

Beruflich Bahnfahren: Aneignung des arbeitsbedingten Bahnalltags bei Pendlern und Geschäftsreisenden

Poppitz, Angela

Postprint / Postprint

Dissertation / phd thesis

Zur Verfügung gestellt in Kooperation mit / provided in cooperation with:

Rainer Hampp Verlag

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Poppitz, A. (2009). *Beruflich Bahnfahren: Aneignung des arbeitsbedingten Bahnalltags bei Pendlern und Geschäftsreisenden*. (Arbeit und Leben im Umbruch, 17). München: Hampp. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-324527>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

Angela Poppitz:

Beruflich Bahnfahren.

Aneignung des arbeitsbedingten Bahnalltags bei Pendlern und Geschäftsreisenden

Arbeit und Leben im Umbruch.

Schriftenreihe zur subjektorientierten Soziologie der Arbeit und der Arbeitsgesellschaft,
hrsg. von G. Günter Voß, Band 17,

ISBN 978-3-86618-330-8, Rainer Hampp Verlag, München u. Mering 2009, 361 S., € 29.80

Das Buch beschäftigt sich mit dem Alltag von Berufstätigen, die aus beruflichen Gründen das Verkehrsmittel Bahn benutzen. Grundlage ist eine empirische Studie mit Methoden der qualitativen Sozialforschung, in der erstmalig die Vereinbarung von Erwerbsarbeit, Privatleben und Bahnfahren bei Pendlern und Geschäftsreisenden untersucht wurde.

Mit der Frage „Was machen eigentlich arbeitsbedingt Bahnreisende konkret während ihrer Bahnreise?“ werden zwei Aspekte arbeitssoziologischer Forschung im Bereich Arbeit und Mobilität in den Mittelpunkt gerückt:

Es wird der bahnmobilen Alltag zwischen unterschiedlichen Orten der Erwerbsarbeit bzw. zwischen Arbeit und Leben beschrieben und hinsichtlich verschiedener Aspekte analysiert. Ergebnis ist eine Typologie des arbeitsbedingten Bahnfahrens.

Zugleich werden die komplexen Rahmenbedingungen eines mobilen Arbeitsalltags im Verkehrsmittel Zug herausgestellt, die mittels individueller Kompetenzen, Erfahrungen und Routinen angeeignet und bewältigt werden müssen.

Anliegen des Buches ist es zu zeigen, welche Rolle die Benutzung des Verkehrsmittels Bahn in der modernen Arbeitswelt spielt und wie Pendler und Geschäftsreisende mit den Anforderungen des beruflichen Bahnfahrens alltagspraktisch umgehen. Die Untersuchung kommt unter anderem zum Schluss, dass die Vereinbarung von Bahnfahren und Erwerbsarbeit nicht selten vielfältige Probleme bereitet.

Das Buch wendet sich an soziologisch interessierte Leserinnen und Leser, an Führungskräfte wie auch betriebliche Interessensvertretungen, Praktikerinnen und Praktiker von Verkehrsunternehmen sowie nicht zuletzt an Betroffene, also an arbeitsbedingt Bahnreisende.

Schlüsselwörter: Arbeit und Leben, Alltägliche Lebensführung, Bahn, Verkehr, Mobilität, Pendler, Geschäftsreisende, Arbeit, Beruf

Dr. Angela Poppitz studierte Soziologie an der Technischen Universität Chemnitz mit den Schwerpunkten Arbeits- und Industriesoziologie und Soziologie des Raums, war Stipendiatin der Hans-Böckler-Stiftung und ist derzeit Mitarbeiterin der DB Regio AG.

Arbeit und Leben im Umbruch

Schriftenreihe zur
subjektorientierten
Soziologie
der Arbeit
und der
Arbeitsgesellschaft

herausgegeben
von
G. Günter Voß

gefördert von ISIFO
Institut für sozial-
wissenschaftliche
Information und
Forschung e.V.,
München

Themenfeld der Schriftenreihe ist die gesellschaftliche Arbeit und der Wandel der nach wie vor durch sie geprägten modernen Sozialverhältnisse. Gemeint ist damit nicht nur die Erwerbsarbeit; Thema sind vielmehr auch alle anderen im weiteren Sinne als Arbeit zu verstehenden Tätigkeiten (Haus-, Familien-, Eigen- und Bürgerarbeit, Alltagsorganisation usw.) und deren technisch-organisatorische Rahmenbedingungen.

Gemeinsame Perspektive der Beiträge ist eine an der tätigen Person theoretisch und/oder empirisch ansetzende, dabei aber soziale Strukturen berücksichtigende und auf deren Analyse abzielende Subjektorientierte Soziologie. Konzeptioneller Fluchtpunkt ist ein soziologisches Verständnis von Subjektivität und dabei insbesondere von Arbeitskraft bzw. der Arbeitsperson.

Wichtiges Spezialthema (das der Reihe den Namen gibt) ist der soziale und individuelle Zusammenhang von erwerbsförmiger Arbeit und privatem Leben. Historischer Hintergrund dafür ist eine Entwicklung, mit der sich die bisher für moderne Gesellschaften typische strikte Trennung dieser beiden Sphären aufzulösen beginnt.

Das Theoriekonzept der Alltäglichen Lebensführung nimmt derartige Fragen in den Blick und ist damit für manche Beiträge der Reihe eine orientierende Perspektive, sie deckt aber keineswegs den potentiellen Themenrahmen ab. Die Reihe ist vielmehr offen für vielfältige Einzelfragen, so z.B. für den gesellschaftlichen Wandel von Arbeitskraft und Beruflichkeit. Möglich sind auch Themen, die Umbrüche in Erwerbsarbeit und Betrieb betreffen (sofern dies weiterreichende gesellschaftliche Aspekte berührt) oder auf den Wandel privaten Lebens abzielen (sofern dies die erwerbsgerichtete bzw. betriebliche Arbeit tangiert).

Angela Poppitz

Beruflich Bahnfahren

Aneignung des
arbeitsbedingten Bahnalltags bei
Pendlern und Geschäftsreisenden

Rainer Hampp Verlag
München und Mering 2009

*Reihen-
heraus-
geber:* G. Günter Voß
Technische Universität Chemnitz
Industrie- und Techniksoziologie
09127 Chemnitz, 0371-531/4388
guenter.voss@phil.tu-chemnitz.de
www.arbeitenundleben.de

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

ISBN 978-3-86618-330-8
Arbeit und Leben im Umbruch: ISSN 1617-0407
DOI 10.1688/9783866183308
1. Auflage 2009
Zugl.: Dissertation, Techn. Univ. Chemnitz, 2008

Liebe Leserinnen und Leser!
Wir wollen Ihnen ein gutes Buch liefern. Wenn Sie aus irgendwelchen
Gründen nicht zufrieden sind, wenden Sie sich bitte an uns.

© 2009 Rainer Hampp Verlag München und Mering
Marktplatz 5 D – 86415 Mering
www.Hampp-Verlag.de

Alle Rechte vorbehalten. Dieses Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne schriftliche Zustimmung des Verlags unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Mikroverfilmungen, Übersetzungen und die Einspeicherung in elektronische Systeme.

Vorwort

Bei der Frage nach meinem Forschungsthema habe ich zu Beginn meines Forschungsprojektes stets überlegt, wie ich das Thema möglichst wichtig und wissenschaftlich, aber trotzdem leicht verständlich präsentieren kann: „Ich untersuche den Alltag von Pendlern und Dienstreisenden in der Bahn“. Aha. Wie kann man denn so etwas Banales untersuchen? Was ist denn so schwierig am Bahnfahren? Jetzt, circa 5 Jahre später weiß ich genau, dass Bahnfahren alles andere als banal ist, schon gar nicht für Reisende, die regelmäßig aufgrund ihrer beruflichen Situation Bahnfahren. Gezeigt haben mir das vor allem meine Interviewpartner, die sich die Zeit genommen haben, um über ihren Alltag in der Bahn ausführlich zu reden. Ihnen nochmals ein herzliches Dankeschön.

Den Weg für den Beginn der Promotion geebnet hat das Stipendium der Hans-Böckler-Stiftung. Die Stiftung hat mich von August 2003 bis zum Ende meiner Promotion 2008 materiell und in vielerlei Hinsicht auch ideell unterstützt, wofür ich mich in aller Form bedanke. Zur Promotion ermutigt und stets hilfreich unterstützt hat mich mein Doktorvater Prof. Dr. G. Günter Voß, dem mein besonderer Dank gilt. Er hat mich vor allem bekräftigt, ein alltägliches Forschungsthema aufzugreifen und die vermeintliche Banalität des arbeitsbedingten Bahnalltags in Frage zu stellen. Im Rahmen seines Doktoranden-Kollegs an der TU Chemnitz mit Doktoranden und Mitarbeitern seiner Professur habe ich stets ein aufmerksames und hilfreiches Publikum gefunden, um mein Projekt zu diskutieren. Als Vertrauensdozent der Hans-Böckler-Stiftung hat Prof. Dr. Erich Ott mir ebenfalls seit Beginn der Promotion mit Rat und Tat zur Seite gestanden und wie auch Frau Prof. Dr. Christine Weiske dankenswerterweise eines der abschließenden Gutachten erstellt.

Den täglichen Forschungsalltag bestritt ich zuerst in den Sälen der Bayrischen Staatsbibliothek (der Alltag im Lesesaal weist unglaublich viele Gemeinsamkeiten mit einer Bahnfahrt auf) und später in den Räumlichkeiten des Deutschen Museums im Rahmen des HBS-Forschungskollegs Arbeit-Gender-Technik. Dazu war ich froh, zahlreiche Mitstreiter während meiner Promotion gefunden zu haben. Zu nennen ist hier zunächst die Qualitative Auswertungsgruppe, die sich regelmäßig in Frankfurt oder München getroffen hat, um sich gemeinsam durch die Empirie zu arbeiten. Im gleichen Atemzug sind die Schreiblichter zu erwähnen, mit denen ich nicht nur die eigenen Texte diskutieren, sondern auch über den Alltag als Stiftungs-Doktoranden reden konnte. Von ebenfalls unbezahlbarem Wert waren die Treffen der Münchner Text-Gruppe (zuerst mit Cornelia Stadlbauer und Michael Bolte, später mit Constanze Adolf). Sie kennen den Werdegang meiner Arbeit wie kaum ein anderer.

Rabea Bilz, Claudia Keller, Daniel Fiß und Stephanie Tonn haben zum späteren Zeitpunkt oft die richtige Frage an der richtigen Textstelle gestellt und mir geholfen, ein einfaches Thema auch wieder einfach dazustellen. Cornelia Poppitz

hat mit beachtlicher Akribie die kleinen Tücken einer langen Arbeit schonungslos aufgedeckt. Eva Scheder-Voß hat mich darin unterstützt, den Text zur Melodie zu machen und Mut zur Kürzung zu haben. Ihnen allen gilt mein ganz besonderer Dank.

Eine wichtige Plattform zum wissenschaftlichen Austausch über Mobilitätsthemen im nationalen und internationalen Kontext war das Netzwerk Cosmopolitanities Network, vertreten durch Dr. Sven Kesselring und Dr. Gerlinde Vogl. Ihnen verdanke ich rege Diskussionen und den Zugang zu internationalen Forschungsgremien. Ähnlich intensiven Austausch hatte ich mit Matthias Knobloch vom ACE Auto Club Europa e.V., mit dem ich dankenswerterweise seit meines Praktikums in seinem Parlamentarischen Verbindungsbüro in Berlin über die unterschiedlichsten Mobilitätsthemen und deren Realisierung im Alltag diskutieren konnte.

Während meiner Forschungszeit hatte ich in regelmäßigen Abständen Kontakt zu Vertretern der Deutschen Bahn AG, die den Fortgang der Forschungsarbeit interessiert begleitet haben. So war es auch möglich, für eine Zeit als Praktikantin hinter die Kulissen des Eisenbahnverkehrsunternehmens schauen zu dürfen und den Blick für das Forschungsthema zu schärfen. Stellvertretend dafür möchte ich Frau Claudia Möhlenbruch ein großes Dankeschön aussprechen. Mittlerweile bin ich selbst Angestellte bei der DB Regio AG und habe gerade während der Zeit zwischen Dissertationsabgabe und Promotionsabschluss eifrige Unterstützung bei der Vereinbarung zwischen Erwerbsarbeit und Promovieren durch meine Kolleginnen und Kollegen erfahren.

Trotz allem verdanke ich die Entscheidung für die Forschungsarbeit und das in diesem Zusammenhang notwendige Durchhaltevermögen in erster Linie meiner Familie. Ohne die Zustimmung und Unterstützung meiner Eltern Klaus und Brunhilde Lutz, meines Bruders Andreas Lutz sowie vor allem meines Mannes – Uwe Poppitz – hätte ich die Arbeit nicht ohne Umwege durchziehen können. Mein Mann hat mir immer den Rücken gestärkt und mir gerade bei technischen Problemen immer eine Lösung gezeigt. Meiner Tochter Lea Jenny Ann (geb. 2005) verdanke ich die eiserne (Zeit-)Disziplin und Alltagsorganisation, aber letztlich auch die freie Zeit, die ich trotz Promotion mit meiner Familie genießen durfte, um so einen Ausgleich zu schaffen.

München, im Februar 2009

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	15
2	Das Untersuchungsfeld arbeitsbedingte Mobilität im Zug	23
2.1	Arbeitsbedingtes Bahnfahren: Fragen und Grundlagen	24
2.2	Konzeptionelle Grundlagen arbeitsbedingter Mobilität	31
2.2.1	Mobilität	31
2.2.2	Verkehr	34
2.3	Entwicklung arbeitsbedingter Mobilität	35
2.3.1	Historische Betrachtung arbeitsbedingter Mobilität	36
2.3.2	Heutige arbeitsbedingte Mobilitätssituation	38
2.4	Formen arbeitsbedingter Mobilität	41
2.4.1	Wechsel des Wohnorts	41
2.4.2	Pendler	41
2.4.3	Geschäftsreisende	45
2.4.4	Varimobile	47
2.5	Einflussfaktoren auf arbeitsbedingte Mobilität	48
2.6	Arbeitsbedingte Mobilität als Faktor der Entgrenzung von Arbeit	52
2.6.1	Entgrenzung von Arbeit	52
2.6.2	Entgrenzung von Arbeit und arbeitsbedingte Mobilität	59
2.7	Arbeitsbedingtes Bahnfahren und Entgrenzung – erste Annahmen	61
3	Arbeitsbedingtes Bahnfahren theoretisch gedacht	67
3.1	Ist Bahnfahren Alltägliche Lebensführung?	67
3.1.1	Das Konzept Alltägliche Lebensführung	68
3.1.2	Alltägliche Lebensführung bei arbeitsbedingt Bahnreisenden	71
3.2	Privater Alltag in der Öffentlichkeit des Zuges	75
3.2.1	Privatheit und Öffentlichkeit – eine Begriffsklärung	75
3.2.2	Bahnabteil als öffentlicher Rahmen privater Lebensführungen	77
3.3	Aneignung des öffentlichen Ortes Eisenbahn	80
3.3.1	Der Terminus Aneignung im Alltag und in der Theorie	81
3.3.2	Das theoretische Aneignungsverständnis beim Bahnfahren	93

4	Die Bahn als empirisches Forschungsfeld	99
4.1	Entwicklung des Eisenbahnverkehrs	99
4.2	Die Deutsche Bahn AG	105
4.3	Rahmenbedingungen der Zug-Beförderung	108
5	Methodisches Vorgehen	113
5.1	Empirische Fragestellung	113
5.2	Erhebungsmethoden	114
5.2.1	Das Interview	114
5.2.2	Das qualitative Telefoninterview	116
5.2.3	Ethnographisches Beobachten	119
5.2.4	Dokumentensammlung	120
5.2.5	Das Sample	120
5.3	Auswertung	124
5.3.1	Schritte zur Rekonstruktion subjektiver Bahnreise-Wirklichkeit	124
6	Typische Reise-Tätigkeiten im arbeitsbedingten Bahnalltag	129
6.1	Ausgangsbedingungen der Realtypen-Konstruktion	129
6.2	Typenfeld 1: Arbeitsorientierung	133
6.2.1	Arbeitsorientiertes Bahnreisen: Arbeitseifer	133
6.2.2	Arbeitsorientiertes Bahnreisen: Übermotivation	138
6.2.3	Arbeitsorientiertes Bahnreisen: Pragmatismus	143
6.3	Typenfeld 2: Freizeitorientierung	147
6.3.1	Freizeitorientiertes Bahnreisen: Geselligkeit	147
6.3.2	Freizeitorientiertes Bahnreisen: Zurückgezogenheit	150
6.4	Typenfeld 3: Reiseorientierung	153
6.4.1	Transportorientiertes Bahnreisen: Reise-Klassiker	154
6.5	Bilanz: Was ist typisch für arbeitsbedingtes Bahnfahren?	156
7	Aneignungsformen des arbeitsbedingten Bahnalltags	163
7.1	Konstruktion der empirischen Rahmenbedingungen von Aneignung	163
7.2	Technische Aneignung des Bahnalltags	165
7.2.1	Rechtlich-technische Aneignung durch Fahrkartenerwerb	168
7.2.2	Eisenbahn als Verkehrsmittel	171
7.2.3	Zug als Infrastruktur	176

7.2.4	Persönliche Technik im Zug	182
7.2.5	Bahn-Technik als Rahmenbedingung: Zusammenfassung	186
7.3	Zeitliche Aneignung des Bahnalltags	188
7.3.1	Zeitstrukturierung	191
7.3.2	Zeitüberwindung	195
7.3.3	Zug als Zeitraum	199
7.3.4	Zeitgestaltung	203
7.3.5	Zusammenfassung: Zeit als Rahmenbedingung	210
7.4	Soziale Aneignung	212
7.4.1	Zugbegleiter	217
7.4.2	Überwindung von Abwesenheit	221
7.4.3	Zugöffentlichkeit	224
7.4.4	Arrangements der Mitreisenden	229
7.4.5	Zusammenfassung: Sozialität als Rahmenbedingung	235
7.5	Räumliche Aneignung	236
7.5.1	Bahnhof als räumlicher Orientierungspunkt	242
7.5.2	Raumüberwindung	245
7.5.3	Zug als Raum	249
7.5.4	Eigenraum	256
7.5.5	Zusammenfassung – Raum als Rahmenbedingung	263
7.6	Bilanz: Wie wird arbeitsbedingtes Bahnfahren angeeignet?	264
8	Empirische Schlussfolgerungen	269
8.1	Interdependenzen zwischen Reise-Tätigkeiten und Aneignung	270
8.1.1	Aneignungsarrangements der Arbeitseifrigen	270
8.1.2	Über die Aneignungsvielfalt der Arbeitseifrigen	276
8.2	Handlungsspielräume von Aneignung	278
8.2.1	Aneignungsspielräume im Bahnalltag	280
8.2.2	Folgen unterschiedlicher Handlungsspielräume im Bahnalltag	286
9	Arbeitsbedingtes Bahnfahren als Diskussionsgegenstand	289
9.1	Leben mit Mobilität	289
9.2	Arbeiten mit Mobilität	295
9.2.1	Situation der Erwerbsarbeit	295
9.2.2	Beispiel Mobile Arbeit im Zug	303
9.2.3	Einflussmöglichkeiten auf arbeitsbedingte Mobilität	308

9.2.4	Arbeiten mit Mobilität als Faktor der Entgrenzung von Arbeit?	315
9.3	Verändertes Bahnfahren	316
9.3.1	Veränderung in Zug und Bahnabteil	317
9.3.2	Veränderungen im System Bahnverkehr	320
9.3.3	Beförderungsdienstleistungen als Entgrenzungsmoment?	323
9.4	Zusammenfassung: Arbeitsbedingtes Bahnfahren als Arbeit	324
10	Ausblick: Zukunft der Eisenbahnreise	329
	Anhang	335
	Literaturverzeichnis	337

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersicht Konzernstruktur Deutsche Bahn AG	107
Abbildung 2: Typische Formen von Reise-Tätigkeiten	132
Abbildung 3: Effizient realisiertes arbeitsorientiertes Bahnreisen	133
Abbildung 4: Uneffektiv realisiertes arbeitsorientiertes Bahnreisen	138
Abbildung 5: Flexibel realisiertes arbeitsorientiertes Bahnreisen	143
Abbildung 6: Arbeitsfreies freizeitorientiertes Bahnreisen	147
Abbildung 7: Arbeitsminimiertes freizeitorientiertes Bahnreisen	150
Abbildung 8: Transportorientiertes Bahnreisen	154
Abbildung 9: Theoretische Typen von Reise-Tätigkeiten	158
Abbildung 10: Zeitgestaltung der arbeitsbedingt Bahnreisenden im Zug	204
Abbildung 11: Handlungsspielräume von Aneignung	280

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Art der Mobilität, stark vereinfacht.....	122
Tabelle 2: Art der Mobilität und Verkehrsverhalten.....	123
Tabelle 3: Merkmale der Strukturierungsdimensionen.....	131
Tabelle 4: Dimensionen und empirische Bezugspunkte von Aneignung	165
Tabelle 5: Empirisch erarbeitete Bereiche technischer Aneignung.....	167
Tabelle 6: Technische Aneignung über den Fahrkartenkauf	168
Tabelle 7: Technische Aneignung durch die Eisenbahnnutzung.....	171
Tabelle 8: Technische Aneignung der Zuginfrastruktur	176
Tabelle 9: Technische Aneignung der persönlichen Technik im Zug	182
Tabelle 10: Empirisch erarbeitete Bereiche zeitlicher Aneignung	190
Tabelle 11: Zeitliche Aneignung über Vorstrukturierung von Zeit.....	191
Tabelle 12: Zeitliche Aneignung als Zeitüberwindung.....	195
Tabelle 13: Zeiträumliche Wahrnehmungen als zeitliche Aneignung.....	199
Tabelle 14: Zeitliche Aneignung als Zeitgestaltung	203
Tabelle 15: Empirisch erarbeitete Bereiche sozialer Aneignung.....	216
Tabelle 16: Soziale Aneignung hinsichtlich des Bahnpersonals	217
Tabelle 17: Soziale Aneignung als Überwindung von Abwesenheit.....	221
Tabelle 18: Soziale Aneignung der Zugöffentlichkeit.....	224
Tabelle 19: Soziale Aneignung und die Rolle von Mitreisenden im Zug.....	229
Tabelle 20: Empirisch erarbeitete Bereiche räumlicher Aneignung.....	240
Tabelle 21: Räumliche Aneignung des Bahnhofs.....	242
Tabelle 22: Räumliche Aneignung als Raumüberwindung	245
Tabelle 23: Räumliche Aneignung des Zuges als Raum	249
Tabelle 24: Räumliche Aneignung über den Eigenraum	256
Tabelle 25: Aneignungsbereiche arbeitsbedingten Bahnfahrens.....	265

*Meinem Großvater Ernst Umann -
Zugführer bei der Deutschen Reichsbahn*

1 Einleitung

„Man erkennt sie am kleinen Gepäck. Am flatternden hellen Mantel, wenn sie im letzten Moment den Bahnsteig betreten. Am routinierten Blick auf die Platzkarte – Freitagnachmittag, Bahnhof Berlin Zoologischer Garten. Jede Bewegung ist schon hundertfach ausgeführt. Woche für Woche begegnen sie sich hier, als wäre der Bahnsteig ihr Versammlungsort. [...] die Wochenendpendler vom Bahnhof Zoo. Reisende sehen anders aus. Reisende ziehen schwere Koffer hinter sich her und schleppen Wasserflaschen, als stünde ihnen eine Wüstenwanderung bevor. Die Berlin-Pendler aber stehen in lässiger Haltung, eine Zeitung unterm Arm, und prüfen noch einmal die Mailbox ihrer Handys. [...] Die Pendler, Virtuosen der Beweglichkeit, stehen ungerührt im Gewimmel. Mobilität ist das Zauberwort einer Gesellschaft, die Erfolg nicht nur in Geld, sondern auch in zurückgelegten Kilometern misst.“ (Magenau 2004, 41)

Am Ende seiner „Geschichte der Eisenbahnreise“ stellt Schivelbusch (2007) fest, dass v.a. durch das Verkehrsnetz der Eisenbahn, ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts die Räume neu geordnet und die gesellschaftlichen Rahmenbedingungen neu gestaltet wurden. Verkehrswege durchschneiden die Landschaft und geben so die Richtung der Mobilität und die Verbindungen zwischen einzelnen Orten vor. „Nur noch der allgemeine Verkehrszusammenhang zählt und diktiert den einzelnen Elementen ihre Position“ (Schivelbusch 2007, 171).

Diese neue verkehrliche Gestaltung veränderte auch das Raum- und Reiseverhalten der Menschen. Vor der Eisenbahnreise erlebten die Reisenden die Räume in einer „räumlichen Individualität“ (Schivelbusch 2007, 173), die sie sich durch geistige wie körperliche Anstrengungen aneignen mussten. Das direkte Erleben von Landschaft, Natur und Raumüberwindung ließ die Menschen die Reise, die dadurch immer auch Bildungsreise war, nachhaltig wahrnehmen.

Mit dem vermehrten Einsatz der Eisenbahn, „die den Raum und die Zeit für die Erfahrung vernichtet“, ist das Unterwegssein keine natürliche Bildungsreise mehr. „Von nun an sind die Orte nicht mehr räumlich individuell oder autonom, sondern Momente des Verkehrs, der sie erschließt“ (Schivelbusch 2007, 173). Reisen ist nicht mehr ein besonderes Ereignis im Lebensverlauf der Menschen, sondern zunehmend integraler Bestandteil des Alltags. Die Bahn-Mobilität dient jetzt nicht mehr nur dem Erleben des Raumes, sondern ist Mittel zum Zweck, um bewegt zu werden. In gleicher Weise sind die Reisenden als Konsumenten im Rahmen des „Produktionsprozesses der Transportindustrie“ (Marx 1989b, 60) selbst Mittel zum Zweck der Produktion der Personenbeförderung. Ohne sie wäre eine Transportdienstleistung nicht möglich. Bahnfahren wird nicht mehr nur als freudiges Erlebnis konzipiert, sondern in die rationale Transport- und Alltagsgestaltung integriert.

Deutlich wird dieser Umstand bei Pendlern und Geschäftsreisenden als arbeitsbedingt Bahnreisende. Sie nutzen das Verkehrsmittel Bahn, um Arbeit und Wohnort bzw. Arbeit und Dienort nicht nur räumlich sondern auch alltags-

praktisch miteinander zu verbinden. Sie gestalten die Fahrt entlang unterschiedlicher Betätigungen. Dieses Verhalten ist fast so alt wie das Bahnfahren selbst. Lesen und Schreiben galten als Zeitvertreib, um der Monotonie und Langeweile der Zugfahrt zu begegnen. Als angenehmer Nebeneffekt des Reisens im Zug stellte sich schon bald bei bestimmten Berufsgruppen wie Gelehrte, Beamte und Kaufleute heraus, dass diese ihre Arbeit im Zug fortsetzen können, „also bei Reisen gar keine Zeit mehr verloren geht, wie bisher“ (Lips 1833, 4).

Die Begriffe arbeitsbedingte (räumliche) Mobilität im Allgemeinen und arbeitsbedingtes Bahnfahren im Besonderen verweisen zunächst auf die Verknüpfung zweier unterschiedlicher Forschungsrichtungen: Arbeitssoziologie und sozialwissenschaftliche Mobilitäts- und Verkehrsforschung. Gegenstand der Arbeitssoziologie sind Arbeitsbedingungen der Beschäftigten hinsichtlich zeitlicher, räumlicher, finanzieller, sozialer oder inhaltlicher Rahmenbedingungen. In der sozialwissenschaftlichen Mobilitäts- und Verkehrsforschung geht es um potenzielle und tatsächliche (räumliche) Bewegungen der Menschen an sich. Die Synthese hieraus bilden die Themen der Vereinbarkeit von Erwerbsarbeitsanforderungen und räumlicher Mobilität (z.B. Schneider et al. 2002; Gräbe/Ott 2003).

Arbeitsbedingte Mobilität hat sich mittlerweile als Terminus etabliert, um die Phänomene Erwerbsarbeit und Mobilität miteinander zu verbinden. Arbeitsbedingte Mobilität heißt, dass Menschen aufgrund ihrer Erwerbstätigkeit regelmäßig räumlich mobil sind. Diese Korrelation zwischen Erwerbsarbeit und geographischer Mobilität hat eine lange Tradition. Züge waren das erste Beförderungssystem, das Arbeiter massenhaft zwischen Fabrik und Wohnort beförderte. Heute ist Mobilität eine nahezu permanente Bedingung im Rahmen der Erwerbstätigkeit. Der Imperativ „Sei mobil“ (Steinkohl 1999, 21) verweist auf neue Arten von Abhängigkeiten. Tägliches oder wöchentliches Pendeln sind mittlerweile konventionelle und teilweise auch beliebte Arrangements, um den Anforderungen arbeitsbedingter Mobilität und familiären Ansprüchen gerecht zu werden und nicht zum Wohnortwechsel gezwungen zu sein.

Auch die geschäftliche Mobilität im Rahmen des Arbeitsalltags stellt Anforderungen an arbeitsbedingt Reisende. Immer mehr Beschäftigte sind ständig unterwegs zu Kundengesprächen, Geschäftstreffen usw., manchmal jeden Tag an einen anderen Ort. Die Vereinbarkeit von Arbeit und Privatleben am Wohnort wird aufgrund dieser Wechselhaftigkeit und Unvorhersehbarkeit auf eine harte Probe gestellt (Lassen 2006; Gustafson 2006).

Mobilität bietet somit auf der einen Seite Chancen, um neue individuelle Formen von Erwerbstätigkeit und privaten Beziehungen zu erproben. Auf der anderen Seite entstehen Stressfaktoren, die arbeitsbedingt mobile Menschen und ihre freundschaftlichen wie familiären Bindungen belasten. Es ist eine vergleichsweise große Herausforderung, im Mobilitätsalltag ein intaktes Familienleben zu erhalten und gleichzeitig in der Erwerbsarbeit erfolgreich zu sein (Ott/Gerlinger 1992; Vogt et al. 2002; Sellmair 2004). Letztlich ist es nicht un-

gewöhnlich, dass arbeitsbedingt mobile Menschen aufgrund ihrer Mobilitätsarrangements sozial isoliert werden.

Arbeitsbedingt Mobile sind gefordert, „berufliche(r) Mobilitätsanforderungen mit den persönlichen Bedürfnissen und den familialen Erfordernissen nach Stabilität, Nähe und Vertrautheit sowie einem gemeinsamen Lebensmittelpunkt [auszubalancieren]“ (Schneider et al. 2002, 16). In der öffentlichen Debatte wird diese Situation der Vereinbarung von Erwerbsarbeit, Privatleben und Mobilität oftmals noch ausgeblendet. „Die ‚mobile Gesellschaft‘ erwartet von ihren Mitgliedern höchste Flexibilität und räumliche Beweglichkeit. Trotz der erkennbaren Grenzen und folgenschweren Auswirkungen der weiter wachsenden Mobilität und daraus folgender Verkehrsströme auf Mensch und Natur fällt ein zukunftsweisender gesellschaftlicher Diskurs darüber schwer“, kritisieren Gräbe/Ott (2003, 23). Mobilität wird gefordert, aber nicht ausreichend unterstützt. Trotzdem steigt die Zahl der arbeitsbedingt Mobilen stetig. Wenngleich der überwiegende Teil der arbeitsbedingt Reisenden im Auto unterwegs ist, wird auch das Bahnfahren wieder beliebter, besonders bei Geschäftsreisenden (BMVBW 2005). Die Deutsche Bahn selbst wirbt mit dem Slogan „Reisezeit ist Nutzzeit“ (Grabitz 2004) für den Zug als passenden temporären Ersatz-Arbeitsraum.

Der Zug ist eine spezielle Zwischenzone zwischen den zu verbindenden Orten. Der Aufenthalt im Zug ermöglicht eine breite Spanne an Tätigkeiten, denen die Anwesenden grundsätzlich unabhängig voneinander nachgehen können. Sie können schlafen, essen, lesen oder arbeiten. Die Möglichkeiten und die technisch-organisatorische Unterstützung von Erwerbsarbeit während der Zugfahrt, kann eine wichtige Rolle spielen, denn sie beeinflusst durchaus die Entscheidung zwischen Pendeln und Umziehen oder Annahme bzw. Ablehnung eines Job-Angebotes.

Frage- und Zielstellung

Bei der vorliegenden Studie handelt es sich um eine von qualitativen Methoden der Sozialforschung gestützte empirische Untersuchung über den Bahnalltag von arbeitsbedingt Reisenden. Die grundlegenden Fragestellungen lauteten:

1) Was bedeutet arbeitsbedingtes Bahnfahren? Dieser Frage wurde sich aus dreierlei Perspektiven angenähert. Wie betrachten die Beschäftigten arbeitsbedingte Mobilität im Zug? Welche Ansprüche haben Arbeitgeber? Wie schätzt das Verkehrsdienstleistungsunternehmen Bahn die Zielgruppe der arbeitsbedingt Reisenden ein?

Zur Beantwortung der Frage war es wichtig, Bahnfahren als zentralen Alltagsbestandteil zu definieren, um erfahren zu können, wie Bahnfahren in den Alltag der arbeitsbedingt Mobilen integriert wird und welche Rolle es bei der Alltagsgestaltung spielt. Gesucht wurde v.a. nach Arrangements, die den mobilen Beschäftigten helfen, Erwerbsarbeit an einem vom Wohn- oder ursprünglichen

Arbeitsort entfernten anderen Ort zu ermöglichen. Auch hier wurden die obigen drei Perspektiven angewandt: Welche Arrangements treffen die Beschäftigten? Was unternehmen Arbeitgeber zur Unterstützung arbeitsbedingter Mobilität? Welchen Beitrag kann das Verkehrsunternehmen Bahn leisten?

2) Nach welchen Mechanismen funktioniert die Bahnreise der arbeitsbedingt Reisenden? Hier ging es um die konkreten Rahmenbedingungen des Bahnfahrens, mit denen arbeitsbedingt Bahnreisende umgehen müssen: Welche Arrangements sind von den Reisenden während der Bahnfahrt zu treffen, um die Fahrt den individuellen Vorstellungen entsprechend gestalten zu können? Im Vordergrund das Interesse zu erfahren, wie die Situation des Bahnreisens erlebt und aktiv gestaltet wird. Die Akteure wurden entsprechend als aktiver Bestandteil der Dienstleistung Bahnbeförderung definiert.

Mit der Beantwortung dieser beiden zentralen Fragen war es möglich, Folgen für die Erwerbsarbeit am Arbeitsplatz, das private Leben und die Dienstleistung Bahnbeförderung abzuleiten und so neue Perspektiven für weitere Forschungsansätze aufzuzeigen.

Ziel der Studie war eine möglichst detaillierte Darstellung des arbeitsbedingten Bahnalltags von Reisenden, die aufgrund ihrer Erwerbsarbeit gezwungen sind, mobil zu sein, und sich für die Bahn als geeignetes oder einzig mögliches Verkehrsmittel entschieden haben. Es ging darum, zunächst einmal darzustellen, mit welchen unterschiedlichen Einstellungen und Anforderungen seitens der privaten Alltagsorganisation und der Erwerbsarbeit arbeitsbedingt Bahnreisende konfrontiert sind und in welcher Weise sie mit dieser Situation umgehen.

Gleichzeitig war es ein besonderes Anliegen zu zeigen, wie komplex arbeitsbedingtes Bahnfahren sein kann und welche Kompetenzen auf der Seite der arbeitsbedingt Bahnreisenden notwendig sind, um diese Komplexität zu beherrschen. Ein drittes Ziel war es, die bislang überwiegend getrennt betrachteten Themen Erwerbsarbeit und Bahnfahrt miteinander zu verbinden und daraus Zusammenhänge zwischen der Gestaltung des Bahnalltags und den Anforderungen der Arbeitswelt aufzuzeigen.

Empirischer Ansatz und Aufbau der Arbeit

Die empirisch qualitative Untersuchung widmete sich erstmals dezidiert dem Gegenstand der arbeitsbedingten Mobilität im Zug. Der Stand der Forschung zum genannten Thema wies zahlreiche Blindstellen auf, die im vorliegenden Projekt durch neue Erkenntnisse verringert werden sollten. Es war demzufolge notwendig und wichtig, sich mit unterschiedlichen methodischen Instrumenten dem Gegenstand zu nähern. Die Erhebung erfolgte deshalb entlang einer methodischen Triangulation bestehend aus narrationsgeleiteten Leitfadengesprächen, Beobachtungen und der Sammlung von Dokumenten. Das Untersuchungssample für die Interviews umfasste 34 Interviewpartner. Sie wurden aufgrund ihres Arbeits- bzw. Berufsbezuges, ihrer regelmäßigen Reisetätigkeit und deshalb ge-

festigten Bahnerfahrungen ausgewählt. Eine Besonderheit im Rahmen der Erhebung stellte die Durchführung von Telefoninterviews dar. Diese Entscheidung lag im Gegenstand der Arbeit selbst begründet. Das Telefoninterview bot die Möglichkeit, das Gespräch räumlich flexibel durchzuführen. Die Auswertung erfolgte in Anlehnung an die Dokumentarische Methode von Bohnsack nach rekonstruktiv-interpretativen Gesichtspunkten.

Der Text gliedert sich in drei Teile: Der erste Teil (Kapitel 2 und 3) stellt den konzeptionellen Rahmen vor, der das Thema arbeitsbedingte Mobilität im Zug verortet. Der zweite Teil (Kapitel 4 bis 8) umfasst die Ausführungen zur Methodik und beinhaltet die empirischen Ergebnisse. Im dritten und letzten Teil (Kapitel 9 und 10) wird der Bogen zurück zur Ausgangsfrage gespannt. Es werden die Ergebnisse diskutiert und ein Ausblick für die mögliche zukünftige Entwicklung gegeben.

In Kapitel 2 wird das Grundgerüst der Argumentation erstellt: Wie stellt sich das Thema arbeitsbedingte Mobilität in Verbindung mit dem Verkehrsmittel Zug dar? Ziel ist eine Zusammenführung unterschiedlicher Ansätze, um das Wesen arbeitsbedingter Mobilität in der Bahn zunächst konzeptionell anzudeuten. Es finden bisherige Überlegungen der Arbeitssoziologie (Arbeitsstrukturen, Arbeitsbedingungen, Arbeitsplatzflexibilität, Entfremdung, Arbeitszeit), Verkehrssoziologie und Mobilitätsforschung Eingang in die Argumentation.

Während die Themen Arbeit und Mobilität bzw. Arbeit und Verkehrsverhalten immer wieder in den Fokus wissenschaftlicher Forschung gelangen, ist der Zusammenhang zwischen Arbeit, Mobilität und Zugfahren ein verhältnismäßig unbearbeiteter Gegenstand. Es zeigt sich, dass es bereits hilfreiche Ansatzpunkte gibt, die für das Anliegen dieser Arbeit jedoch oftmals zu kurz greifen. Lange Zeit konzentrierten sich nämlich Verkehrs- und Raumplaner v.a. auf technische Aspekte von Verkehr und Mobilität. Der Alltag der räumlich mobilen Menschen wird erst seit einigen Jahren von der Wissenschaft entdeckt.

Dass arbeitsbedingte Mobilität ein sehr altes Phänomen ist, wird mit einem kurzen historischen Abriss der Entwicklung arbeitsbedingter Mobilität aufgezeigt. Allerdings hat sich sein Charakter bis zum jetzigen Zeitpunkt wesentlich geändert (Bonß/Kesselring 1999; Tully/Wahler 2006). Während bis zur Phase der Industrialisierung eher die Geschäftsreisen (von Handwerkern, Kaufleuten, Schaustellern, Hebammen usw.) dominierten, sind heutzutage unterschiedliche Formen arbeitsbedingter Mobilität zu finden. Seit der Industrialisierung und Entwicklung von Verkehrsmitteln und Verkehrswegen hat sich der Pendelalltag zu einem gängigen Arrangement zwischen Erwerbsarbeit, Mobilität und Privatleben entwickelt. Allerdings führen nicht nur individuelle Entscheidungen zu Mobilitätsarrangements, sondern es sind sehr unterschiedliche gesellschaftliche, betriebliche und persönliche Einflüsse, die zu berücksichtigen sind.

Letztlich ist vor dem Hintergrund der Entwicklung von Arbeit arbeitsbedingte Mobilität auch im Zusammenhang mit der Thematik ‚Entgrenzung von Arbeit‘

zu diskutieren. Arbeitsbedingte Mobilität zeigt sich als Grundlage und Folge von entgrenzten Erwerbsverhältnissen. Gleichzeitig wird aber deutlich, dass arbeitsbedingte Mobilität einen Beitrag leisten kann, um einer Entgrenzung von Arbeit und Leben entgegen zu wirken, wobei der Zug als Verkehrsmittel eine zentrale Rolle spielt. Als spezielle Zwischensphäre stellt er einen Handlungsrahmen dar, innerhalb dessen unterschiedliche Ansprüche der Reisenden zur Geltung kommen können. Der Umgang mit den Ansprüchen aus Arbeit, Mobilität und Privatleben kann an diesem Verkehrsmittel deutlich dargestellt werden.

Im Rahmen des dritten Kapitels wird der Schwerpunkt auf die theoretische Erfassung des Themas gelegt. Für die Untersuchung des arbeitsbedingten Bahnalltags sind drei Aspekte von Bedeutung:

1) Arbeitsbedingte Mobilität ist ein Alltagsbestandteil der mobilen Menschen und muss entsprechend über die Alltägliche Lebensführung integriert werden. Da Bahnfahren über einen strikten Fahrplan geregelt wird, muss der Meta-Fahrplan der Alltäglichen Lebensführung entsprechende Flexibilität bereitstellen. Gleichzeitig ist der Alltag der arbeitsbedingt Reisenden integraler Bestandteil des Bahnfahralltags. Entsprechend muss der Zug als Sammelpunkt unterschiedlicher Lebensführungen wahrgenommen werden.

2) Dieses Zusammentreffen findet im Zug als öffentlichem Raum statt. Privatheit muss in das öffentliche Gefüge integriert werden. Die Reisenden können ihre Privatheit verbergen, um nicht aufzufallen. Sie können aber auch ihre privaten Tätigkeiten offen demonstrieren, um sich so im öffentlichen Gefüge zu behaupten.

3) Aber sowohl Unterordnung als auch Behauptung der Reisenden gegenüber anderen Anwesenden erfordern unterschiedliche Aneignungskompetenzen. Der Begriff der Aneignung wird herangezogen, um zu verdeutlichen, was es für die Menschen bedeutet, in der Bahn unterwegs zu sein. Aneignung des Bahnalltags soll hier konkret als Auseinandersetzung mit der Bahnumwelt begriffen werden. Die jeweiligen Bestandteile des Bahnfahrens als unmittelbare Wirklichkeit werden instrumentalisiert, verinnerlicht und im Laufe der Zeit wiederum verändert. Aneignung ist eine Voraussetzung, um Mobilität realisieren zu können.

In Kapitel 4 wird das Untersuchungsumfeld Bahn bzw. Zug vorgestellt. Galt das Verkehrsmittel Bahn mit Beginn der Industrialisierung als das die Gesellschaft und Wirtschaft prägende Verkehrsmittel, wurde es aus politischer Perspektive, enorm von der Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs beeinflusst, nach dem Zweiten Weltkrieg buchstäblich aufs Abstellgleis befördert. Erst die so genannte Bahnreform stoppte die Entwicklung und ist als Anfangspunkt eines veränderten Verständnisses der Verkehrsdienstleistung Bahnfahren zu werten. Die Deutsche Bahn AG, welche das Angebot im Bahnbereich dominiert, hat seitdem mehrere, auch sehr strittige, Schritte unternommen, um nicht nur ökonomisch-politisch selbständig zu werden, sondern auch als Verkehrsdienstleister von der Bevölkerung akzeptiert zu werden. Den Status eines den Verkehrs-

bereich dominierenden Verkehrsmittels wird die Bahn nicht mehr erreichen, gerade im Vergleich zum Auto als Verkehrsmittel des Individualverkehrs gestaltet sich die Zugbeförderung nach engeren strukturellen Rahmenbedingungen, an die sich die Reisenden anpassen müssen.

Das fünfte Kapitel stellt das methodologische und methodische Instrumentarium vor. Hierbei wird u.a. auf die Durchführung qualitativer Telefoninterviews eingegangen, die v.a. bei Studien mit Mobilitätshintergründen zunehmend beliebt sind. Die Sample-Darstellung zeigt, dass der Begriff des arbeitsbedingten Bahnreisenden aus unterschiedlichen Konstellationen des Mobilitätsgefüges bestehen kann und als solcher zunächst sehr uneindeutig ist.

Kapitel 6 und 7 stellen die empirischen Ergebnisse dieser Untersuchung vor. Typische Reise-Tätigkeiten im Rahmen eines arbeitsbedingten Bahnalltags werden als empirische Realtypen visualisiert. Es zeigt sich ein breites Spektrum, wie arbeitsbedingte Bahnreisen gestaltet werden, wobei Erwerbsarbeit nicht in jedem Fall eine Rolle spielt. Trotzdem unterscheiden sich arbeitsbedingt Bahnreisende von Freizeitreisenden v.a. darin, dass ihre Zugtätigkeiten oft Folge der Arrangements zwischen Arbeitswelt und Privatleben sind, die sie benötigen, um beide Alltagssphären miteinander in Einklang zu bringen.

Die dargestellten Reise-Tätigkeiten verweisen auf ein weiteres Thema. Die Reisenden müssen sich mit den Rahmenbedingungen des Bahnfahrens auseinandersetzen, um erfolgreich in der Bahnalltagsgestaltung zu sein. In der empirischen Auswertung sind vier Dimensionen berücksichtigt worden: Technik, Zeit, Sozialität und Raum. Ergebnis ist ein Tableau unterschiedlicher Aneignungsmechanismen, die sich wiederum an vier empirisch erarbeiteten Bezugspunkten orientieren: die Bahnstruktur, die Wahrnehmung von Mobilität und Verkehr, die Beförderung im Zug sowie die Anwesenheit von Reisenden. Mit dieser Darstellung werden die Bahnfahrt und das Zusammensein mit anderen Fahrgästen u.a. erweitert um die Auseinandersetzung mit Raumüberwindungsgefühlen und –anstrengungen sowie strukturelle Aspekte jenseits des Zuges.

Kapitel 8 verweist auf weitere empirische Schlussfolgerungen hinsichtlich der Aneignung des arbeitsbedingten Bahnalltags. Am Beispiel der Darstellungen von zwei befragten Reisenden wird deutlich, dass Reise-Tätigkeiten und Aneignungsmechanismen in engem Zusammenhang stehen. Je umfassender die angestrebten Tätigkeiten der Reisenden im Zug sind, umso nötiger ist es, sich die Rahmenbedingungen erfolgreich anzueignen. Die Aneignung selbst kann auf ganz unterschiedliche Art und Weise erfolgen und ist zunächst hauptsächlich von den Erfahrungen, Motiven und Kompetenzen der Reisenden abhängig. Darüber hinaus hat sich gezeigt, dass Aneignung als aktiver Integrationsmodus von unterschiedlichen Handlungsspielräumen bei der Mobilitätsgestaltung beeinflusst wird. Bahnfahren ist nicht nur fremdbestimmt, wie oftmals angenommen, sondern bietet auch Freiräume der Selbstbestimmung oder kontrollierter Passivität. Kontrollierte Passivität meint in diesem Kontext, dass die

Reisenden bewusst in Kauf nehmen bzw. honorieren, dass sie einzelne Verantwortungsbereiche (z.B. das Steuern des Fahrzeugs) an den Verkehrsdienstleister abgeben.

Das Diskussionskapitel 9 fragt nach den Folgen arbeitsbedingter Mobilität. Das Leben mit Mobilität, speziell im Zug weist Ambivalenzen auf. Es kann bspw. das Familienleben belasten, indem die Arbeiten in der und für die Familie oftmals ungleich verteilt sind. Es kann das Familienleben wiederum entlasten, indem nicht alle Probleme/Konflikte des Arbeitslebens in die Familie getragen werden, sondern im Zug die Zeit genutzt wird, diese zu verarbeiten. Trotzdem sind private oder Familienarrangements gerade durch den Fahrplan als sehr komplex zu betrachten, was verschiedenartige Kompetenzen der arbeitsbedingt Mobilen erfordert.

Auch die Situation am Arbeitsplatz zeigt unterschiedliche Problemlagen in Bezug auf arbeitsbedingte Mobilität im Zug auf. Es werden bspw. Fragen der Arbeitszeiterfassung und –nutzung diskutiert oder Veränderungen des Sozialgefüges und der technischen Arbeitsplatzgestaltung und Arbeitsproduktivität. Es zeigt sich allerdings, dass Unternehmens- und Interessenvertreter bislang eher wenige Anhaltspunkte haben, die Anforderungen aller arbeitsbedingt mobilen Beschäftigten zu überblicken. Erst in den vergangenen Jahren hat sich ein Bewusstsein für diese Probleme entwickelt. Ein Indiz hierfür ist, dass ‚mobile Arbeit‘ erst im Jahr 2000 näher definiert wurde.

Die Fokussierung auf das Thema Arbeit und Mobilität ist auch für das Bahnverkehrsunternehmen von Interesse, denn hier werden bewusst die Grundlagen zur Vereinbarkeit der beiden genannten Forderungen gesetzt. Das zeigt sich z.B. in der räumlichen Veränderung der Bahnabteile, Erwerbsarbeit im Zug zu ermöglichen. Diese technischen Veränderungen haben jedoch auch soziale Folgen für die Reisenden. So werden von Bahnkunden Ansprüche laut, sich aufgrund der Vielfalt an möglichen Tätigkeiten im Zug noch besser von anderen Mitreisenden abgrenzen zu können; andererseits werden auch Bedenken geäußert, ob die weitere technische Entwicklung sozialräumlich sinnvoll ist. Gleichzeitig sind die Reisenden (z.B. beim Ticket-Kauf) verstärkt in den Prozess der Dienstleistungserstellung Beförderung eingebunden. Selbstbestimmte Aneignung wird vom Unternehmen angeboten, aber auch gewünscht.

Abschließend gibt Kapitel 10 einen Ausblick, wie die Zukunft der arbeitsbedingten Eisenbahnreise in Analogie zu Schivelbuschs „Geschichte der Eisenbahnreise“ (2007) aussehen könnte und welche Rolle die sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschung in diesem Sinne spielen sollte.

2 Das Untersuchungsfeld arbeitsbedingte Mobilität im Zug

Durch Erwerbsarbeit bedingte Mobilität ist heute für viele Arbeitgeber und Arbeitnehmer eine nahezu normale Angelegenheit des modernen Arbeitslebens. Doyle/Nathan (2002, 27) bringen diesen Umstand mit den Worten „if you are not travelling, you're often not working“ auf den Punkt. Arbeitsbedingte Mobilität bzw. work-related mobility hat sich als gängiger Begriff in der Arbeits- und Mobilitätsforschung etabliert. Gemeint ist damit allgemein, dass Erwerbstätige aufgrund ihrer Erwerbsarbeit regelmäßig mit Auto, Bahn oder Flugzeug über weite Entfernungen in räumlicher Bewegung sind. Sie sind als Geschäftsreisende unterwegs, wenn sie im Auftrag und Namen ihres Unternehmens zu Terminen mit Kunden, Geschäftspartnern oder Kollegen an andere Standorte reisen. Sie sind als Pendler unterwegs, wenn Arbeits- und Wohnort weit voneinander entfernt liegen. In beiden Fällen besteht eine enge Verbindung zur Erwerbsarbeit an einem räumlich festgelegten Arbeitsort.

Die Verbindung von Arbeit und Mobilität ist historisch betrachtet keineswegs neu. Spannend ist jedoch, dass sich arbeitsbedingte Mobilität heute nicht mehr auf bestimmte Berufsgruppen oder Bevölkerungsschichten beschränkt, sondern fast alle Erwerbstätigen betreffen kann. Aus arbeitsbezogenen Gründen mobil zu sein ist keine Ausnahme mehr, sondern entwickelt sich eher zum Normalzustand. Es werden regelmäßig weite Distanzen zwischen Wohnung und Arbeitsplatz bzw. Arbeitsort und Dienstort zurückgelegt. Familien entscheiden sich eher für Pendelarrangements als für einen Umzug zum neuen Arbeitsort. Die Erwerbstätigen reisen öfter, weiter und verbringen weniger Zeit zu Hause als früher (Doyle/Nathan 2002). Der Zustand einer mobilen Gesellschaft ist mittlerweile Realität geworden (Zängler 2000). Tully/Baier (2006, 50) sprechen sogar von der „Mobilitätsgesellschaft“.¹

Aus soziologischer Perspektive wurde das Mobilitätsverhalten der Beschäftigten aufgrund von Erwerbsarbeit lange Zeit kaum kritisch hinterfragt. Der Zusammenhang zwischen der Zukunft der Arbeitswelt und verkehrlicher Mobilität ist ein eher vernachlässigter Forschungsbereich. Erst in den letzten Jahren erfährt das Thema arbeitsbedingte Mobilität stärkeres Interesse.

¹ Mobilitätsgesellschaft meint u.a. die Realisierung von Massenmobilität über eine etablierte Verkehrs-Infrastruktur, durch ein diversifiziertes räumliches Mobilitätsverhalten (Wanderung, Umzug, Tourismus, Pendeln usw.) sowie durch hoch ausdifferenzierte örtliche Bezüge und die Organisation eines eigenen dominanten Verkehrssystems (Tully/Baier 2006).

2.1 Arbeitsbedingtes Bahnfahren: Fragen und Grundlagen

Um sich dem Gegenstand des arbeitsbedingten Bahnfahrens bei Pendlern und Geschäftsreisenden zu nähern, sind zwei grundlegende Fragen zu formulieren, die in einem zweistufigen Verfahren beantwortet werden sollen.

Erstens: Was bedeutet arbeitsbedingtes Bahnfahren? Zur Beantwortung dieser Frage sind drei Perspektiven von Relevanz.

- Wie betrachten die Beschäftigten arbeitsbedingte Mobilität im Zug?
- Aus welcher Perspektive betrachten Arbeitgeber das Erfordernis des arbeitsbedingten Bahnreisens?
- Wie nimmt das Verkehrsdienstleistungsunternehmen Bahn die Zielgruppe der arbeitsbedingt Reisenden wahr?

Sowohl für die befragten Pendler als auch für geschäftlich Reisende wurde angenommen, dass sie häufig längere Strecken mit der Bahn fahren. Infolgedessen ist die Bahnfahrt als wichtiger, weil regelmäßiger, Alltagsbestandteil zu betrachten. Es soll erarbeitet werden, wie die Bahnfahrten in den Alltag der arbeitsbedingt Mobilen integriert werden und welche Rolle das Unterwegssein im Zug bei der Alltagsgestaltung spielt. Es ist anzunehmen, dass sich unterschiedliche Alltagsarrangements etabliert haben, die helfen, Erwerbsarbeit an einem vom Wohn- und/oder ursprünglichen Arbeitsort räumlich weit entfernten anderen Ort zu ermöglichen.

Aber nicht nur für die mobilen Beschäftigten, auch für Arbeitgeber und Arbeitnehmervertreter sollte es nicht uninteressant sein, wie sich arbeitsbedingte Mobilität auf die Organisation und Effektivität der Erwerbsarbeit auswirken kann. Es wird davon ausgegangen, dass Pendelmobilität für Unternehmen bislang ein eher randständiges Thema darstellt, während geschäftliche Mobilitätsanforderungen mittlerweile unter dem Gesichtspunkt von Einsparungen realer Reisen zugunsten eines Austauschs über Informations- und Kommunikationsmedien genauer in den Blick genommen werden.

Arbeitsbedingtes Bahnfahren bedeutet letztlich auch, dass eine verkehrstechnische Infrastruktur besteht, welche die Akteure bei der Organisation des Fahrens und der Reise selbst unterstützt. Es ist allerdings fraglich, inwieweit auf Rahmenbedingungen des Arbeitsalltags der Bahnkunden Rücksicht genommen bzw. wie das Erfordernis zur Verbindung von Arbeit und Mobilität durch das Verkehrsdienstleistungsunternehmen genutzt werden kann. Es ist davon auszugehen, dass arbeitsbedingt Reisende einen hohen Anteil am Reisendenaufkommen bilden.

Zweitens: Nach welchen Mechanismen funktioniert die Bahnreise der arbeitsbedingt Reisenden?

Die Beantwortung der Frage erfolgt auf zwei Betrachtungsebenen. Zunächst sollen konkrete Rahmenbedingungen des Bahnfahrens benannt werden, mit

denen arbeitsbedingt Bahnreisende umgehen müssen. Im Anschluss daran werden subjektive Arrangements erarbeitet, welche die untersuchten Reisenden während der Bahnfahrt zu treffen haben, um die Fahrt ihren individuellen Vorstellungen entsprechend gestalten zu können.

Im Vordergrund steht das Interesse, konkret aufzuschlüsseln, wie die Situation des Bahnreisens erlebt und aktiv gestaltet wird. Derartige Arrangements werden als ein interaktiver Abgleich zwischen strukturellen Rahmenbedingungen und individuellen Verhaltensweisen der arbeitsbedingt Reisenden in unterschiedlichen Situationen ihres Reiseverlaufs verstanden. Die Akteure sind als aktiver Bestandteil der Dienstleistung Bahnbeförderung zu definieren, indem sie sich das Bahnfahren als unmittelbare Umwelt bewusst und kompetent aneignen.

Im Mittelpunkt der Betrachtung dieser Untersuchung stehen drei zentrale Begrifflichkeiten: Mobilität und Verkehr, Arbeit und Mobilität sowie Bahnfahren. Sozialwissenschaftliche Untersuchungen, die alle drei Themen systematisch miteinander in Beziehung setzen, liegen bislang nicht vor. Im Folgenden soll für die drei oben genannten Schwerpunkte ein kurzer Überblick über den Stand der Forschung gegeben werden.

Mobilität und Verkehr

In der Verkehrs- und/oder Mobilitätssoziologie sind erst in jüngerer Zeit Forschungen und theoretische Überlegungen veröffentlicht worden, so dass die Forschungslandschaft noch unvollständig ist, wie Rammler (2001) konstatiert. Das Thema Verkehr ist keineswegs unsoziologisch, sondern war bereits in der klassischen Soziologie zentraler Gegenstand (Rammler 2001). Jedoch fand das Verhalten mobiler Menschen im Zusammenhang mit der Verkehrsmittelnutzung lange Zeit kaum Beachtung. Es wurden v.a., so Knie (1999) und Kühne (1996), die einzelnen Verkehrsmittel in ihren technischen Einzelheiten dokumentiert.

Die sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschung erhebt den Anspruch, dass die Kenntnisse um die Perspektive der Personen als im Verkehr aktiv teilnehmende Akteure erweitert werden müssen, um auch eine an den Verkehrsnutzern orientierte Verkehrspolitik betreiben zu können (Canzler/Knie 1998; Knie 1999). So entstand in den letzten Jahren ein breites Spektrum soziologischer bzw. sozialwissenschaftlicher Grundlagenliteratur, um sich v.a. dem Begriff der Mobilität allgemein zu nähern.² Daneben wurde auch das Mobilitätsverhalten unterschiedlicher Sozialgruppen (z.B. Jugendliche, ältere Menschen, Frauen,

² Eine besondere Rolle spielen hierbei die Arbeiten des britischen Centre of Mobility Research in Lancaster (Lash/Urry 1994; Urry 2000; Sheller/Urry 2006; Urry 2007), die Forschungsarbeiten am Wissenschaftszentrum Berlin (Canzler/Knie 1998; Knie 1999; Rammler 1999; 2001) sowie die Beiträge des SFB 536 in München (Bonß/Kesselring 1999; 2001; Bonß/Kesselring/Weiß 2004). Von Interesse sind auch die Beiträge von Thomsen et al. 2005.

Familien) Gegenstand empirischer Forschung.³ Auch Untersuchungen der räumlichen bzw. geographischen Mobilität sowie des Verkehrsverhaltens erhielten verstärktes Interesse.⁴ Ebenso wurde die Gestaltbarkeit von Mobilität und Verkehr in den letzten Jahren aus soziologischer Perspektive genauer betrachtet und der Ansatz verfolgt, räumliche Mobilität nicht nur in ihren Dimensionen darzustellen, sondern auch kritisch zu hinterfragen und Lösungsvorschläge für die raumplanerische Praxis anzubieten.⁵

Im Rahmen der quantitativen Langzeitstudie „Mobilität in Deutschland“ (KONTIV), werden Daten zum Mobilitäts- und Verkehrsverhalten erhoben (Engelhardt/Follmer/Hellenschmidt/Kloas/Kuhfeld/Kunert/Smid 2002). Sie gehört zu den umfangreichsten Mobilitätsstudien in Deutschland, die auch das Thema Mobilität durch Erwerbsarbeit einschließt. Als ein Ergebnis der letzten Untersuchungswelle 2002 zeigte sich u.a., dass erwerbsbedingte Mobilität für die Strukturierung des gesamten (Familien)Alltags eine zentrale Variable darstellt. Arbeiten, Leben und Unterwegssein sind im Rahmen dieser Studie nicht mehr länger isolierte, sondern integrierte Alltagsbestandteile.

Arbeit und Mobilität

Mobilität in Verbindung mit Erwerbsarbeit stellt seit Anfang des letzten Jahrhunderts ein Forschungsfeld der Sozialwissenschaften dar, das vor dem Hintergrund gesellschaftlicher Umbrüche und Entwicklungen immer wieder neu bearbeitet wird. Im Mittelpunkt steht v.a. die Erforschung des (regionalen) Pendlerverhaltens und Pendlerdaseins.⁶ Wochenpendler als separat spezifizierte Gruppe stellen mit ihren Arbeits- und Lebensarrangements einen besonderen Forschungsgegenstand dar.⁷ Einen Schwerpunkt bildet die Auseinandersetzung mit gesundheitlichen Aspekten und Unfallrisiken.⁸ Hier wird deutlich, dass der

³ Vgl. dazu exemplarisch Flade/Limbourg 1999; Tully 1999; Limbourg et al. 2000; Flade/Bamberg 2001; Scheiner 2004; Tully/Baier 2006.

⁴ Vgl. z.B. Albrecht 1972; Kutter 1975; Hautzinger/Kessel 1977; Apelt/Ernst 1980; Flade 1994; Hautzinger et al. 1994; Hautzinger/Pfeiffer 1996; Schuller et al. 1997; Hammer/Scheiner 2002; Kramer 2005; Beckmann et al. 2006; Scheiner 2006; Schöller et al. 2007.

⁵ Vgl. dazu u. a. Kesselring 2001a; Kesselring et al. 2003.

⁶ Vgl. zu Pendelwanderungen die älteren Studien von Grabe 1926; Arndt 1931; Hartke 1938; Geipel 1954; Freisitzer 1961; Thiele 1963; Nellner 1956; Schöller 1956; Vooy 1968; Jahnke 1972; Brenken 1975; Institut für Regionalforschung der Universität Kiel 1977. Neuere Untersuchungen zur Pendlersituation sind u. a. bei Hackl 1992; Ott 1990; Ott/Gerlinger 1992; Gerlinger/Ott 1993; Mahmassani 1997 sowie Schneider et al. 2001; 2002 zu finden.

⁷ Vgl. bspw. Studien älteren Datums wie Lutz/Kreuz 1968 und Breyer 1970 sowie neuere Untersuchungen wie Gräbe/Ott 2003 oder Schneider et al. 2001; 2002.

⁸ Vgl. z.B. Europäische Stiftung zur Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen 1984; Kamps 1984; Koslowsky et al. 1995; Pöhlmann/Moog 1996; Ducki/Meier 2001; Stutzer/Frey 2004.

Mobilitätsalltag zahlreiche körperliche und auch mentale Belastungen mit sich bringt, was sich letztlich in der Produktivität am Arbeitsplatz auswirken kann.

Die bisherigen Forschungsarbeiten zur Mobilität von Geschäftsreisenden beschäftigen sich v.a. damit, wie diese Gruppe mit den Anforderungen ihrer arbeitsbedingten Mobilität umgeht und sie individuell gestaltet. Untersucht wurden bislang v.a. hoch qualifizierte und hoch mobile international agierende Mitarbeiter. Es sind in erster Linie internationale Studien, welche die Arbeitsbedingungen der Geschäftsreisenden zum Gegenstand haben.⁹ Beachtung finden in erster Linie Motivationen und Belastungen am Arbeitsplatz, aber auch Stressfaktoren in der Vereinbarkeit von längeren Geschäftsreisen und familiären Verpflichtungen (Gustafson 2006).

Untersuchungen zum Zusammenhang zwischen betrieblicher Organisation bzw. Politik und Mobilität der Beschäftigten zielen zunächst auf betriebliche Einflussfaktoren ab, die das individuelle Verhalten der Reisenden prägen. Eine wichtige Rolle spielen u.a. der Zugang zu sowie die betriebliche Präferenz von unterschiedlichen Verkehrsmitteln.¹⁰ Darüber hinaus ist in den letzten Jahren das Thema der betrieblichen Mobilitätsregulierung durch den Einsatz von Telekommunikation in den Fokus der Betrachtung gerückt: Ob und in welcher Weise lässt sich durch Telearbeit der Mobilitätsaufwand der Beschäftigten verringern?¹¹ Wie können durch mobile Arbeit strukturelle Arbeitsplatzressourcen reduziert werden?¹² Der Einfluss betrieblicher Strukturveränderungen auf den Mobilitätsalltag wurde jedoch noch nicht eingehend untersucht. Die Frage, wie wirkt sich der Arbeitsalltag auf die Gestaltung der Mobilitätsphase bzw. Bahnfahrt aus, wurde bislang unzureichend beantwortet. Wichtige thematische Grundlagen zur Erarbeitung des vorliegenden Forschungsthemas sind folgenden Studien entnommen worden:

Die Ausführungen von Ott/Gerlinger (1992) in „Die Pendlergesellschaft“ machen eindringlich auf die teilweise prekäre Situation arbeitsbedingt Mobiler aufmerksam und zeigen gleichzeitig, dass das Bewusstsein in Wissenschaft, Wirtschaft und Politik für die Situation des Pendelalltags noch weiter ausgebaut werden muss. Sie geben zunächst einen historischen Einblick in die Entwicklung der Pendelwanderungen und stellen umfassend dar, welche individuellen und gesellschaftlichen Folgen arbeitsbedingtes Pendeln mit sich bringt. Sie sehen u.a. die Gewerkschaften in der Pflicht, sich stärker mit dem Thema aus-

⁹ Vgl. v.a. Striker et al. 1999; Doyle/Nathan 2002; Dimberg et al. 2002; Espino et al. 2002; Roehling/Bultman 2002; Ivancevic et al. 2003; Lassen/Laugen 2003; Lassen 2006a; 2006b; Gustafson 2006.

¹⁰ Vgl. beispielhaft Flämig et al. 2000; Pérez/Scott 2007; Vlist/Nijkamp 2006.

¹¹ Vgl. v.a. Janelle 1995; Hjorthol 2000; zum Thema Teleheimarbeit u. a. Kleemann 2005.

¹² Vgl. exemplarisch Fischer 1997; Gesterkamp 2001; Schmalzle et al. 2004.

einander zu setzen und Vorschläge zu erarbeiten, die den Pendelalltag erleichtern. Aber auch verkehrspolitische Entscheidungen sowie betriebliche Standortinteressen sollten die Pendlerproblematik in ihre Betrachtungen einbeziehen, um die Lebensbedingungen der Pendler zu verbessern.

Die Studie von Gräbe/Ott (2003) mit dem Titel „man muss alles doppelt haben“ konzentriert sich auf die Gruppe der Wochenpendler mit Doppelhaushalt und deren Anforderungen, was die Organisation von Arbeit und Leben betrifft. Sie zeigt, dass die Gruppe der Wochenpendler in Wirtschaft und Politik kaum wahrgenommen wird und somit auch keine Maßnahmen zu ihrer Unterstützung eingeleitet werden. Dabei hat das Wochenpendeln enorme Auswirkungen auf die Alltagsgestaltung der Akteure. Seine Ursachen sind v.a. in der Entwicklung von Arbeitsmarkt und Beschäftigungslage zu suchen und es wird durch regional- und stadtstrukturelle Rahmenbedingungen verstärkt. Wochenpendeln ist u.a. Resultat einer Arbeitsplatzunsicherheit, die nicht auf die gesamte Familie übertragen werden soll.

Schneider et al. (2001; 2002) dagegen setzen in ihren Untersuchungen zum Thema „Berufsmobilität und Familie“ bei der Vereinbarkeit von Familie und Mobilitätserfordernissen¹³ im Zeitalter der Globalisierung an. Sie erarbeiten Belastungsmomente und Strategien, wie Familien arbeitsbedingte Mobilitätserfordernisse bewältigen und so genannte mobile Lebensformen entwickeln. Auch sie fragen nach Möglichkeiten der Einflussnahme durch Politik und Wirtschaft. Die Forschungsgruppe kommt letztlich zu dem Schluss, dass gesellschaftlich und betrieblich mehr Mobilität erwünscht und erwartet wird als von den Beschäftigten wirklich realisiert werden kann. Mobilität ist nicht grenzenlos, sondern wird gebremst durch „familiäre Obligationen, persönliche Bindungen und Präferenzen“ (Schneider et al. 2002). Sie ist, so hilfreich sie oftmals zur Vereinbarung von Arbeit und Privatleben sein kann, letztlich v.a. eine Belastung für die Akteure selbst und wird auch als Bedrohung wahrgenommen. Schneider et al. (2002) sehen vier Ebenen, auf denen Mobilität in die Lebensgestaltung der Menschen massiv eingreift: Mobilität erschwert die Aneignung stabiler räumlicher Umgebungen, sie beeinflusst das persönliche Wohlbefinden, die individuelle Zeitgestaltung und die Gestaltung sozialer Beziehungen.

Claus Lassen (2006a; 2006b) erforscht das Leben hoch qualifizierter Flug-Geschäftsreisender in so genannten „Korridoren“ ihres mobilen Lebens zwischen Arbeitsplatz, Geschäftsort, Flughafen und Hotelbar. Er verweist besonders auf die Komplexität der long-distance work mobility, wo die Grenzen zwischen Reisen, Arbeiten und Freizeit verschwimmen. Dabei entwickeln die betroffenen Akteure ganz individuelle Strategiemuster, wie sie mit den an sie gestellten An-

¹³ Vgl. dazu ebenfalls BMFSFJ 2002.

forderungen umgehen. Er resümiert letztlich, dass internationales Reisen der Geschäftsleute nicht immer nur als ein Privileg wahrgenommen wird, sondern für einige Betroffene mit Belastungen verbunden ist, die bislang kaum öffentlich thematisiert wurden. Ähnlich wie Ott/Gerlinger (1992) und Schneider et al. (2002) fordert Lassen mehr Aufmerksamkeit für die Problematik durch Politik, Gewerkschaft und Arbeitgeber. Er zeigt deutlich, dass Geschäftsreisende mit ähnlichen Schwierigkeiten der Alltagsgestaltung zwischen Arbeitsplatz und Familie wie Pendler konfrontiert sein können.

In all den Ansätzen stehen die arbeitenden und gleichzeitig mobilen Menschen und deren Bewältigung von Arbeit und Leben im Mittelpunkt der Untersuchung. Für die vorliegende Forschungsarbeit haben sie wertvolle Hinweise zu Möglichkeiten und Grenzen eines mobilen Alltags gegeben und Ansätze aufgezeigt, wie auf gesellschaftspolitischer Ebene der Problematik begegnet werden sollte. Was sie jedoch überwiegend unberücksichtigt lassen, ist der Akt der Mobilität als Untersuchungsgegenstand an sich – die konkrete Überwindung der Mobilitätsdistanzen und deren Ausgestaltung im Verkehrsmittel.

Bahnfahren

Hinsichtlich der Forschungsthemen Bahnfahren, Eisenbahnverkehr und Mobilität liegt ein breit gefächertes Spektrum von Texten vor. Im Zentrum des Interesses standen anfangs vor dem Hintergrund der Industrialisierung v.a. technische und gesamtgesellschaftliche Fragen.¹⁴ Seit der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts konzentrier(t)en sich Forschungen zur Bahn aus politischer, juristischer und ökonomischer Perspektive v.a. die Bahnreform und die Umwandlung vom Staats- zum Dienstleistungsunternehmen.¹⁵

Während in Deutschland bisher kaum sozialwissenschaftliche Untersuchungen zur Gestaltung des Bahnalltags vorgenommen wurden, beschäftigt sich eine britische Forschungsgruppe unter dem Titel „travel time use in the information age“ u.a. auch aus ethnographischer Perspektive mit dem Thema der Zeitverwendung beim Bahnfahren. Hier wird die Reisekette des Bahnfahrens genau unter die Lupe genommen, um den Alltag im Zug in seiner Vielschichtigkeit nachzuzeichnen. Es wird argumentiert, dass der Zug als öffentliches Verkehrsmittel im Vergleich zum Auto einen wesentlichen Wettbewerbsvorteil hat, wenn die Reisezeit sinnvoll genutzt werden kann (Lyons/Urry 2005; Lyons et al. 2007). Besonders interessant für die vorliegende Forschungsarbeit sind die Aus-

¹⁴ Vgl. v.a. Schivelbusch 2007; Weigelt 1985; Wolf 1986; Beyrer 1997; Gottwald 1997; 2002; Preuß 2000; 2001; für die sozialwissenschaftliche Diskussion v.a. Rammler 2001.

¹⁵ Vgl. z.B. Oettle 1981; Klaus 1984; Holst 1997; König/Benz 1997; Julitz 1998; Hofmaier 2000; Meffert 2000.

führungen von Laura Watts.¹⁶ Bei ihr stehen die Fahrt und das Reiseverhalten der Bahnreisenden im Mittelpunkt. Der Aspekt der Erwerbsarbeit als Motor der Bahnmobilität wird außer Acht gelassen. Dafür zeigt sie sehr anschaulich die Komplexität des Bahnreisens. Obwohl die Reisenden Routinen und Kompetenzen zur Gestaltung des Bahnalltags beherrschen, gleicht keine Reise der anderen. Immer wieder ist Bahnfahren eine neue Herausforderung. Im Rahmen dieser Studie wird der Alltag im Zug sehr detailliert und fokussiert betrachtet, es fehlt jedoch der Bezug zur Außenwelt jenseits des Zuges, zum übrigen Alltag, um eine Verbindung zwischen den Tätigkeiten während und außerhalb der Bahnreise herstellen zu können.

Die Rolle und das Verhalten des Bahnkunden im Dienstleistungsprozess ist u.a. in den Forschungen von Dunkel/Voß (2004) unter dem Titel „Dienstleistung als Interaktion“¹⁷ und von Renner (1992) ansatzweise beleuchtet worden. Bei der Untersuchung der Dienstleistungsinteraktionen zwischen Zugbegleitpersonal und Zugreisenden hat sich gezeigt, dass die Interaktionssituation gerade bei den Reisenden in hohem Maße auch vom individuellen Alltagsgeschehen außerhalb des Zuges abhängig ist. Darüber hinaus kann der Kontakt zwischen Zugbegleiter und Reisendem auch den weiteren Tagesverlauf des Bahnkunden beeinflussen, denn Konflikte und auch nette Begegnungen bleiben lange in Erinnerung. Letztlich hat sich bereits im Rahmen der Untersuchung zur Dienstleistungsinteraktion gezeigt, dass die Reisenden selbst mit Kompetenzen beim Bahnfahren ausgestattet sein müssen, um erfolgreich Bahn fahren zu können. Dies betrifft neben technischen und organisatorischen Kenntnissen auch emotionale und zwischenmenschliche Fähigkeiten im Umgang mit Personal und anderen Mitreisenden (Poppitz/Brückner 2004; Poppitz 2006). Wenngleich die Arbeiten im Rahmen des Dienstleistungs-Forschungsprojektes für den Gegenstand des arbeitsbedingten Bahnfahrens anregend waren, blieb der Reisendenalltag unreflektiert.

Einige psychologische Ansätze beschäftigen sich mit subjektiven Erfahrungen in unterschiedlichen Fortbewegungssituationen.¹⁸ Schönhammer (1991) analysiert bspw., wie die Passagiere Fliegen, Zugfahren, Autofahren und Radfahren erleben. Er schildert die Erlebnishorizonte in den jeweiligen Fortbewegungsarten. Damit setzt sein psychologischer Blick an einem wichtigen Punkt arbeitsbedingter Bahnmobilität an, wenngleich seine Ausführungen eher allgemeine Erlebnisse zum Gegenstand haben. Er beschreibt das Zugfahren als ganz speziellen Zwischenraum der räumlichen Fortbewegung. Das Zugabteil ist eine eigene Lebenswelt, die von unterschiedlichen Einflüssen geprägt ist, mit denen sich die Reisenden arrangieren müssen. Die Darstellungen des Zug-Alltags

¹⁶ Vgl. als Überblick Watts 2005a; 2005b; 2006.

¹⁷ Vgl. dazu Poppitz 2003; Poppitz/Brückner 2004; Poppitz 2006.

¹⁸ Vgl. exemplarisch Melchers 1983; Schönhammer 1991.

bleiben jedoch eher unstrukturiert. Die Komplexität des Bahnalltags wird lediglich angedeutet.

Der Stand der wissenschaftlichen Forschung zeigt, dass v.a. die technische Seite von Mobilität und Verkehrsverhalten lange Zeit den Hauptgegenstand darstellte. Erst in letzter Zeit rücken die soziale Dimension von räumlicher Mobilität und damit der Alltag der mobilen Menschen in den Mittelpunkt. An diese Forschungsrichtung möchte die vorliegende Arbeit anknüpfen.

2.2 Konzeptionelle Grundlagen arbeitsbedingter Mobilität

Mobilität und Verkehr stellen die Ausgangspunkte der vorliegenden Argumentation dar. Hierbei sind die Begriffe v.a. im geographisch-räumlichen Kontext zu verstehen. Wie und warum bewegen sich Menschen im Raum?

Spätestens seit der Antike gehören Fahrzeugtechnik und die Entwicklung von Infrastrukturen zu kulturellen Errungenschaften der Menschheit (Zängler 2000). Für die Römer z.B. war Mobilität notwendig, um ihr Reich verwalten zu können, indem sie in regelmäßigen Abständen u.a. Verwaltungsangestellte in ihre Provinzen schickten. Dazu bauten sie ein enges Straßennetz und begründeten mit dem „Cursus Publicus“ den ersten öffentlichen Fernverkehr¹⁹ (Sumpf 1999).

Räumliche Mobilität mit Hilfe unterschiedlicher Verkehrsmittel ist demnach seit langem Bestandteil des Alltags. Die technische Entwicklung moderner Verkehrsmittel ermöglicht es mittlerweile, ohne weiteres große Distanzen in kalkulierbarer Zeit zu überwinden. Der Ausbau verkehrlicher Infrastrukturen unterstützt die Entscheidung der Menschen, sich weitläufiger im geographischen Raum zu bewegen. Entsprechend sind auch die alltäglichen Handlungen der Menschen an verkehrlicher Mobilität orientiert. Sie nutzen Verkehrsmittel sowohl im privaten als auch im beruflichen Alltag, z.B. für Einkäufe, Besuche von Bekannten oder Verwandten, Schule, Freizeitgestaltung und Arbeit.

2.2.1 Mobilität

Dem Terminus der Mobilität als Kernelement moderner Gesellschaften²⁰ werden oft Eigenschaften wie Aktivität, Dynamik, Vitalität, Unabhängigkeit und Erfolg zugeschrieben, die ein weites Spektrum an Deutungsmöglichkeiten eröffnen

¹⁹ Dabei bedeutete der Begriff „öffentlich“ allerdings nicht „für alle offen“, sondern lediglich „für den öffentlichen Dienst“. Es dauerte noch einige Zeit, bis auch Privatleute in Kutschen – „omnibus“ (für alle) – reisen durften (Sumpf 1999, 27).

²⁰ Vgl. zur Konzeption dieses Terminus Lash/Urry (1994), die damit auf die strukturbildende Wirkung von Mobilität in der Gesellschaft hinweisen. Dieses Mobilitätsverständnis wurde im Rahmen der Mobilitäts- und Modernisierungsforschung auch in Deutschland aufgegriffen und weiter entwickelt, so z.B. von Canzler/Knie 1998; Bonß/Kesselring 1999; Buhr et al. 1999.

(Steinkohl 1999). Begrifflich wird „Mobilität“ aus dem lateinischen Wort *mobilis* bzw. *mobilitas* hergeleitet. Es meint einerseits Beweglichkeit im Sinne von „die Möglichkeit oder Fähigkeit zur Ortsveränderung besitzen“ (Steinkohl 1999, 15). Hierbei wird v.a. auf die physikalische Bewegung im Raum (gehen, fahren, fliegen usw.) rekurriert. Gleichzeitig werden mit Mobilität auch soziale Prozesse assoziiert (persönliche Veränderung, Karriere, Verarmung usw.).²¹

Theoretisch betrachtet ist Mobilität zunächst nichts anderes als eine geistige Beweglichkeit, der eine reale Bewegung folgen kann (Canzler/Knie 1998). Bonß/Kesselring (2001) sowie Kaufmann (2002) verwenden bspw. hierfür den englischen Begriff *Motility*²², um darauf zu verweisen, dass Mobilität als wahrnehmbare Bewegung erst die Realisierung des mobilen Kapitals darstellt. *Motility* beinhaltet allein das Potenzial zur Mobilität. Mobilität zeigt sich dann in ganz unterschiedlichen Formen von Bewegung, wovon räumliche Bewegung nur eine Facette ist (Bonß/Kesselring 2001).

Die sozialwissenschaftliche Auseinandersetzung mit dem Mobilitätsbegriff in Verbindung mit Raum ist eine eher junge Debatte. Lange ignorierten die Sozialwissenschaften die Bedeutung von räumlicher Mobilität und die damit verbundenen gesellschaftlichen Folgen, wie Sheller/Urry (2006, 208) hervorheben:

„Travel has been for the social sciences seen as a black box, a neutral set of technologies and processes predominantly permitting forms of economic, social, and political life that are as explicable in terms of other, more causally powerful processes.“

Wird heute von Mobilität gesprochen, geht es nicht mehr um die bloße Bewegung der Menschen an sich. Die „gesellschaftliche Selbstthematisierung“ (Bonß/Kesselring 1999, 47) von Mobilität ist zum Markenzeichen der heutigen Gesellschaft geworden. Mobilität wird sozial konstruiert, indem Zeit und Raum miteinander in Beziehung gesetzt werden. Die unterschiedlich entfalteten Mobilitätsmuster sind Zeichen jeweiliger gesellschaftlicher Bedingungen (Tully/Wahler 1996).

Im Rahmen des vorliegenden Forschungsgegenstands wird räumliche Mobilität in Anlehnung an Zeller (1992, 24 mit Verweis auf Franz 1984) definiert als:

²¹ Wie Bonß/Kesselring (1999) zeigen, wurden bislang beide Mobilitätsstränge eher getrennt voneinander wissenschaftlich bearbeitet. Physikalische Mobilität ist eine Domäne der Verkehrsforschung, soziale Mobilität v.a. sozialwissenschaftlicher Ungleichheitsforschung.

²² Kaufmann (2002, 37) definiert *Motility* als „the capacity of a person to be mobile, or more precisely, as the way in which an individual appropriates what is possible in the domain of mobility and puts this potential to use for his or her activities“. Hierbei besteht *Motility* aus drei zentralen Elementen: „Access“ (Zugang), „Skills“ (Kompetenzen) sowie „Appropriation“ (Einschätzung, Bewertung des möglichen Zugangs). Appropriation wird hier im weiteren Sinne auch als Aneignung von Artefakten der Mobilität betrachtet. Geprägt wird dieses Mobilitätspotenzial oder auch –kapital v.a. vom Alltag der Akteure, ihren finanziellen, sozialen und kulturellen Ressourcen, aus denen sich unterschiedliche Möglichkeiten ergeben.

„alle Bewegungen von Personen, von Gruppen und Kategorien von Individuen und von Gütern zwischen definierten Einheiten eines Systems oder eines Raumes“. Es wird entsprechend auf die mögliche oder tatsächliche Ortsveränderung von Personen innerhalb eines geographischen Raumes zu bestimmten Zeiten und jeweiligen räumlichen Destinationen verwiesen (Zimmermann 1998; Zängler 2000). Ein besonderes Merkmal räumlicher Mobilität ist die örtliche Entkopplung der Menschen von der angestammten, unmittelbaren Umwelt. Der Mensch ist nicht mehr auf einen räumlichen Standort allein angewiesen, sondern kann sich innerhalb verschiedener räumlicher Kontexte bewegen (Steinkohl 1999; Schneider et al. 2002).

Historisch betrachtet war es ein weiter Weg zu einem positiven Mobilitätsverständnis. Wenngleich es räumliche Bewegungen von Menschen schon immer gegeben hat, galt Mobilität in Form von Reisen bis ins 18. Jahrhundert hinein als schädlich und gefährlich (Ohler 2004). Der Wohnort wurde von der Mehrheit der Bevölkerung, mit Ausnahme der beruflich bedingt Reisenden, selten verlassen. Zu reisen bedeutete damals eine „durch die Umstände erzwungene oder durch bestimmte entfernte Ziele in Gang gesetzte Überbrückung von Distanzen.“ (Bausinger 1993, 129) Die Reiseziele waren meist ernste Zwecke, Vergnügen am Reisen gab es nicht. Erst im 18. Jahrhundert entwickelte sich in Deutschland ein positives Verhältnis zur Reisemobilität (Bausinger 1993, 129). Wegbereiter eines progressiven Mobilitätsverständnisses waren die zunehmenden Möglichkeiten der verkehrlichen Fortbewegung. Durch sie wurden mit Mobilität in der breiten Bevölkerung positive Attribute wie Freiheit, Selbstbestimmung und neue Lebenschancen verbunden (Bonß/Kesselring 1999).

Durch die gesteigerte geographische Mobilität im Verlauf mehrerer Jahrhunderte ist der zu durchquerende Raum mittlerweile entzaubert worden. Er ist kein großes, weites, beunruhigendes Ungetüm der Wirklichkeit mehr (Stichweh 2003). Indem die Reisenden eine geographische und zeitliche Vorstellung von Raumüberwindung bekommen haben, fällt es ihnen leichter, die räumliche Komponente in ihren Alltag zu integrieren. Diese Entzauberung des Raums durch die Realisierung von Mobilität führt jedoch auch zu mobilitätsbezogenen Zwängen. Mobilität ist mittlerweile eine Notwendigkeit geworden, um den individuellen Alltag bewältigen zu können bzw. Ansprüche an die Vereinbarkeit von bspw. Arbeit und Privatleben zu erfüllen. Ohne Mobilität sind auch die Optionen der Alltagsgestaltung relativ beschränkt (Hildebrandt et al. 2001; Schneider et al. 2002).

Aus räumlicher Perspektive sind verschiedene Ausprägungen von Mobilität zu unterscheiden: Wanderungsmobilität, zirkuläre Mobilität und Reisen. Wanderungsmobilität beschreibt „räumliche Bewegungen von Haushalten [...], mit denen ein dauerhafter Wechsel der Wohnung bzw. des Wohnortes verbunden ist.“ Dazu gehören sowohl Umzüge als auch Migration. Zirkuläre Mobilität meint die „täglich wiederkehrenden Ortsveränderungen der Haushalte bzw. ihrer Mitglieder“ (Hautzinger/Pfeiffer 1996, 13; Kaufmann 2002; siehe auch

Kaiser 1993; Franz 1984). Dazu gehören die unterschiedlichen Möglichkeiten zu pendeln. Reisen ist eine Form räumlicher Mobilität, welche eher unregelmäßig und mit wechselnden Mobilitätszielen stattfindet. Ein wesentlicher Bestandteil hiervon sind u.a. die Geschäftsreisen. Zwischen diesen einzelnen Mobilitätsformen bestehen mittlerweile zahlreiche Mischformen (Kaufmann 2002). Das individuelle Mobilitätsverhalten der Menschen wird von unterschiedlichen strukturellen (z.B. verkehrliche Infrastruktur, Arbeitsbedingungen, Witterungsbedingungen) und individuellen (z.B. Beruf, Alter, Familie, Gesundheit) Faktoren beeinflusst (vgl. u.a. Hautzinger/Kessel 1977; Hautzinger/Pfeiffer 1996). Im Rahmen der vorliegenden Forschungsarbeit wird v.a. die zirkuläre Mobilität der Tages- und Wochenpendler sowie das Reisen in Form von Geschäftsreisen eingehend untersucht werden. Räumliche Mobilität als Kategorie wird entsprechend in erster Linie in Relation zur Arbeitswelt betrachtet.

2.2.2 Verkehr

Allgemein ist unter Verkehr der Austausch zwischen Menschen im Rahmen unterschiedlicher Beziehungsgeflechte zu verstehen (Claessens 1966, 27). Diese Definition legt sich dabei nicht auf strukturelle Parameter fest, sondern betont v.a. die Sozialität des Terminus Verkehr. Damit gehört Verkehr zu den grundlegenden Merkmalen gesellschaftlichen Zusammenseins. Er gewährleistet gesellschaftliche Integration als auch die Ausdifferenzierung gesellschaftlicher Funktionen. Verkehr ist mit den Worten von Rammler (1999, 57) „das, was die moderne Welt zusammenhält und zugleich auseinandertreibt“. Diese Auffassung fand in den unterschiedlichen Verkehrsdisziplinen nicht immer Anerkennung. Lange Zeit wurde bspw. räumlicher Verkehr aus technischer Perspektive nur als Transfer und Vermittlung von Leistungen, Nachrichten, Gütern und Werten definiert, ohne einen Bezug zum Subjekt herzustellen (Pirath 1949; Predöhl 1958). Dem Verkehr wurde v.a. eine Transport- und Bewegungslogik zugeschrieben. Erst später wurde die geographisch räumliche Beförderung von Personen in einem Verkehrsmittel im Rahmen ihres sozialen Austauschs als weiteres zentrales Verkehrsmerkmal aufgenommen. So heißt es bei Linden (1966, 1646) unter dem Stichwort Verkehr: „Bezeichnung für die Gesamtheit aller Vorgänge, die der Raumüberwindung dienen, also nicht nur die Ortsveränderung materieller Gegenstände“.

Mittlerweile wird mit Verkehr überwiegend die räumlich tatsächlich realisierte Mobilität von Menschen verbunden (Tully/Baier 2006; Zängler 2000). Mobilität der Menschen wird durch die Teilnahme am räumlich-geographischen Verkehr konkret und erfassbar. Verkehr ist somit eine soziale Handlung innerhalb von Raum und Zeit als strukturelle Rahmenbedingung. Er ist charakterisiert durch die Bestimmung von Standort und Zielort, die Wahl des Verkehrsmittels sowie das unmittelbare Verkehrsverhalten der Menschen (Rammler 2001).

Eine entsprechende Verkehrssoziologie, die es sich zur Aufgabe gemacht hat, das Verhältnis von Verkehr, Gesellschaft, einzelnen gesellschaftlichen Funk-

tionsbereichen und Individuum sowie den historischen Verlauf zu analysieren und zu beschreiben, hat sich in Deutschland erst seit einigen Jahren von einer kaum wahrgenommenen Randerscheinung zur gesellschaftsrelevanten soziologischen Disziplin entwickelt (Rammner 2001). Sie zeigt, dass Verkehr zur Erklärung gesellschaftlicher Zusammenhänge eine wichtige Rolle spielt. Erst aufgrund der Entstehung von Verkehr ist menschliches Miteinander insgesamt möglich. Als zentrales Instrument des gegenseitigen Austauschs von Individuen in der Gesellschaft ist Verkehr nicht nur Grundlage, sondern auch „Folgererscheinung moderner Gesellschaften, die sich immer arbeitsteiliger und ohne Rücksicht auf Distanzen organisieren“ (Holzapfel 2000, 17; Claessens 1966). Das Verkehrsaufkommen begünstigt die Anforderungen an die Menschen wie auch ihre Ansprüche, unterschiedlichen Tätigkeiten an mehreren Orten nachgehen zu können, und nimmt auf diese Weise weiter zu.²³

Räumlicher Verkehr ist mittlerweile v.a. technikbasiert (Illich 1978). Arbeitsbedingte Verkehrs-Mobilität z.B. umfasst heute fast alle privaten Akteure zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel. Neben Auto, Bahn, Bus und Fahrrad ist inzwischen auch das Flugzeug, welches lange Zeit den Status eines Luxus-Verkehrsmittels innehatte, ein übliches Fortbewegungsmittel im arbeitsbedingten Mobilitätsalltag. Aufgrund der differenzierten Möglichkeiten gestaltet sich auch die Art und Weise des Unterwegsseins unterschiedlich. Entsprechend ist es notwendig, in Bezug auf arbeitsbedingte Mobilität auch das jeweilige Transportmittel genauer in den Blick zu nehmen. Dies soll in der vorliegenden Arbeit am Beispiel des Zuges geschehen.

2.3 Entwicklung arbeitsbedingter Mobilität

„daß überall auf der Welt, nachdem ein Fahrzeug die Geschwindigkeitsbarriere von 25km/h überschritt, der verkehrsbedingte Zeitmangel zunahm. Nachdem die Industrie diese Schwelle des Pro-Kopf-Ausstoßes erreicht hatte, machte der Verkehr den Menschen zum Heimatlosen neuen Typus: einem Geschöpf, das dauernd seinem Bestimmungsort fern ist und ihn aus eigener Kraft nicht erreichen kann, doch täglich erreichen muß. Heute arbeiten die Menschen einen erheblichen Teil des Tages, um das Geld zu verdienen, das sie brauchen, um überhaupt zur Arbeit zu kommen.“ (Illich 1978, 94)

Wird heute von Mobilität gesprochen, entsteht oftmals das Bild des Familienvaters, der täglich zwischen seinem Wohnhaus in einem kleinen Vorort und dem Arbeitsplatz im industriellen Ballungsraum unterwegs ist. Mobilität wird entsprechend als arbeitsbedingte Mobilität wahrgenommen, wo Beruf, Arbeitsort(e) und das private Umfeld die Bestandteile eines täglichen

²³ Das Verkehrsaufkommen im öffentlichen und motorisierten individuellen Personenverkehr hat sich bspw. von 1975 (36,427 Mrd.) bis 2004 (69,292 Mrd.) nahezu verdoppelt (BMVBW 2005, 2277).

Drahtseilaktes darstellen. Arbeitsbedingte Mobilität ist kein Randthema mehr, sondern avanciert zum „Zauberwort der modernen Arbeitswelt“ (Schäfer 2005, 20). Im Jahr 2000 arbeiteten bspw. bereits ca. 45% der Erwerbstätigen in einer anderen Gemeinde als dem derzeitigen Wohnort und 5% außerhalb des Bundeslandes (Statistisches Bundesamt 2005a). Bahnpendler verbringen statistisch betrachtet im Durchschnitt sieben Jahre ihres Lebens allein in der Bahn (Redaktion sueddeutsche.de 2004).

Der Beginn arbeitsbedingter Mobilität gestaltet sich speziell bei Pendlern meist in der Form, dass entweder der Wohnort gewechselt oder eine neue Arbeitsstelle angetreten wird. Zunächst testen die Betroffenen, ob sie diese neue Situation mittels Pendeln bewältigen können. Ein Arbeitsplatz- oder Wohnortwechsel wird aufgeschoben. Oftmals wird dieses Provisorium zum Dauerzustand (vgl. bspw. dazu sehr anschaulich Gräbe/Ott 2003). Geschäftsreisende haben häufig weniger Handlungsspielräume, zwischen arbeitsbedingter Mobilität und Nicht-Mobilität zu entscheiden. Ihre Reiseaktivitäten ergeben sich entlang ihres Aufgabengebietes am Arbeitsplatz. Im Folgenden wird ein kurzer Einblick in die historische Entwicklung arbeitsbedingter Mobilität gegeben, um daran anschließend die heutige Situation eingehender zu erörtern.

2.3.1 Historische Betrachtung arbeitsbedingter Mobilität

Arbeitsbedingte Mobilität war v.a. im Handwerk schon im Mittelalter weit verbreitet (Elkar 1999; Neusch/Witthöft 1999). Einerseits zwang die angespannte ökonomische Situation die Menschen, von Ort zu Ort zu ziehen und ihre Arbeitskraft bzw. Ware anzubieten. Andererseits dienten gerade die Gesellenwanderungen zur Erfahrungssammlung in der Fremde. Handwerksgelesen²⁴ gehörten zum mobilsten Teil der sonst eher immobilen Bevölkerung. Sie waren unterwegs, um ein Handwerk zu erlernen, sich weiter zu bilden oder das jeweilige Gewerbe in der Fremde anzubieten (Wadauer 2005). Diese gesellschaftliche Form der Mobilität ist laut Tully/Baier (2006, 101) typisch für die sogenannte „Vor-Mobilitätsgesellschaft“. Mobilität war eine lebenserhaltende Notwendigkeit. Die faktische Bewegung als Mobilität wurde kaum bewusst wahrgenommen. Die Menschen mussten räumlich mobil sein, ob sie wollten oder nicht. Bonß/Kesselring (1999, 49) nennen es „Bewegung ohne Beweglichkeit“ als Kennzeichen dieser traditionellen Gesellschaft. Mobilität besaß keinen Wert an sich, sondern war vielmehr externer Zwang und Pflichterfüllung (vgl. auch Kesselring 2001, 37ff).

Im Lauf der Zeit hat sich der Charakter arbeitsbezogener Mobilität gewandelt. Der Wandlungsprozess betrifft v.a. die Einstellung zur Mobilität. Mobil zu sein, um zu überleben, wird als Vorteil und Fortschritt gesehen. Immobilität dagegen

²⁴ Reisen war derzeit v.a. männlich, Sesshaftigkeit v.a. weiblich konnotiert (Wadauer 2005).

wird assoziiert mit Gefahr und sozialem Rückschritt (Bonß/Kesselring 1999; Kesselring 2001). Gerade zur Zeit der Industrialisierung Mitte des 19. Jahrhunderts geriet die Gesellschaft verstärkt in räumliche Bewegung, was den Übergang in die so genannte „Mobilitätsgesellschaft I“ (Tully/Baier 2006, 101) einläutete. Die Pendelwanderungen wurden zum Massenphänomen. Als Mobilitätsgründe galten damals Not und Armut, Krieg und Vertreibung. Die Menschen waren zahlreich unterwegs, um nicht zu verhungern (vgl. Sellmair 2004). Geläufige Pendelformen waren Saisonpendler, Wochenendpendler (in Form von Schlafhausbewohnern, Schlaf- und Kostgängern) und Tagespendler (Ott/Gerlinger 1992).

In dieser Zeit wurde mit der Erstellung nationalstaatlicher Mobilitätskonzepte begonnen. Aus einzelnen Verkehrswegen wurden, begünstigt u.a. durch die Entwicklung des Eisenbahnwesens, Verkehrsnetze. Bonß/Kesselring (1999, 53) bezeichnen diese Zeit als Beginn einer strukturierten und bewussten „territorialen Mobilität“. Der Ausbau des Verkehrsmittelnetzes trug v.a. um die Zeit des Ersten Weltkrieges herum allerdings auch wieder zu einer längerfristigen Sesshaftigkeit der Familie an einem Wohnort bei, der unabhängig vom Arbeitsort war. Zahlreiche Familien waren nicht mehr darauf angewiesen, ständig der Erwerbsarbeit hinterher zu ziehen. Stattdessen hatten die Arbeitenden (in der Regel die Familienväter) die Möglichkeit, täglich, wöchentlich oder auch monatlich zum Wohnort zurückzukehren (Barlet 1953).

So vergrößerten sich mit der Entwicklung von Industrie und Verkehrsmitteln die Pendelentfernungen zwischen Wohn- und Arbeitsstätte (vgl. Ott/Gerlinger 1992; Sumpf 1999). Gleichzeitig zeichnete sich das Problem ab, dass die Entvölkerung der Stadtkerne und die Ansiedlungen in den Vororten massiv zunahmen (vgl. Grabe 1926).

Eine weitere ‚Mobilitätswelle‘ entstand nach dem Zweiten Weltkrieg in den 1950er Jahren. Die Pendlerzahlen und Pendelentfernungen stiegen nochmals enorm an. Als Ursache ist neben der Zunahme der Beschäftigtenzahlen u.a. auch der vergleichsweise hohe Anteil arbeitspendelnder Heimatvertriebener zu nennen, die v.a. auf dem Land untergebracht waren und in der Stadt arbeiteten (Ott/Gerlinger 1992). Darüber hinaus begünstigte die ökonomische Entwicklung mit zunehmender Nachfrage nach Arbeitskräften in den 1960er Jahren die forcierte Arbeitsmobilität. Besonders auffällig ist die überproportionale Zunahme an Pendlerinnen (Ott/Gerlinger 1992).

Im weiteren zeitlichen Verlauf war es dann wiederum die wirtschaftliche Krise Anfang der 1970er Jahre, die viele Beschäftigte v.a. aus ländlichen Regionen zur Mobilität zwang. Insgesamt hat sich die Pendlermobilität von Beginn bis Ende des 20. Jahrhunderts vervierfacht. „Während im Jahre 1900 jeder zehnte Erwerbstätige auf dem Weg zur Arbeitsstätte seinen Wohnort verlassen mußte, so waren es sechzig Jahre später bereits jeder vierte und weitere 25 Jahre später schon zwei von fünf“ (Ott/Gerlinger 1992, 84).

Die Zentralisierung und wirtschaftliche Konzentration auf wenige große Betriebsstätten, die veränderte Einstellung der Menschen in Bezug auf die Vereinbarkeit von Arbeit und Leben, der Strukturwandel in der Erwerbsarbeit verbunden mit beruflichen Aufstiegschancen und Einkommenssteigerungen, aber auch höhere Mobilitätsansprüche der Arbeitgeber prägen die Entwicklung hin zur so genannten „Pendlergesellschaft“ (Ott/Gerlinger 1992). Pendelnd mobil zu sein, ist mittlerweile ein Merkmal breiter Schichten der erwerbstätigen Bevölkerung.

2.3.2 Heutige arbeitsbedingte Mobilitätssituation

Wie Schneider et al. (2002) in ihrer Studie zur Vereinbarung von Familie und Beruf in der modernen Gesellschaft durch Mobilität feststellten, lebten Anfang des 21. Jahrhunderts mindestens 16% aller Erwerbstätigen zwischen 20 und 59 Jahren in einer berufsbedingt mobilen Lebensform.²⁵ In der heutigen mobilen Gesellschaft scheint geographische Bewegung nahezu ein Dauerzustand zu sein. Neben dem Gewinn räumlicher Freiheiten ist Mobilität auch mit Zwängen verbunden. Der Imperativ „Sei mobil“ (Steinkohl 1999, 21) wirkt auf die betroffenen Akteure in Form von neuen Abhängigkeiten und Verfügbarkeiten.²⁶

Dabei existiert weiterhin eine Verbindung zwischen Arbeitswelt und Mobilität. Veränderungen der Arbeitsverhältnisse können ein verändertes Mobilitätsverhalten der Erwerbstätigen begünstigen. Veränderte Mobilitätsbedingungen finden unter Umständen in modifizierten Arbeitsbedingungen teilweise ihren Niederschlag.

Mittlerweile sind Wochenendpendeln, Fernpendeln und Fernbeziehungen gebräuchliche Formen, um berufliche Mobilitätsanforderungen und Familie ohne Umzug in Einklang zu bringen (Schneider et al. 2002). Aber auch das geschäftliche Unterwegssein im Auftrag des Unternehmens stellt an die betroffenen Erwerbstätigen hohe Anforderungen an ihre Alltagsorganisation.

Mobilität schafft so einerseits neue Chancen, indem neue Arbeitsmöglichkeiten wahrgenommen oder partnerschaftliche Beziehungen eingegangen werden können. Auf der anderen Seite kommt es zu Belastungen, die die Akteure im Erwerbs- und Privatleben auf eine harte Probe stellen. Durch das Unterwegssein stehen sie vor der ständigen Herausforderung, das Privatleben trotz bzw. auf-

²⁵ Schneider et al. (2002) subsumieren hierunter sämtliche beruflich initiierte Mobilitätsformen wie Umzugsmobile, Fern- und Wochenpendler, Fernbeziehungen sowie Varimobile, lassen jedoch Geschäftsreisende als eigene Kategorie außer Betracht.

²⁶ Dass Mobilität in der Arbeitswelt ein ernst zu nehmendes Thema ist, zeigt sich bspw. in der Festlegung von Zumutbarkeitsgrenzen für Pendelzeiten für Bezieher von Arbeitslosenunterstützung im Sozialgesetzbuch III. Seit 1999 beträgt die Zumutbarkeitsgrenze 2,5 Stunden für eine Arbeitszeit länger als 6 Stunden sowie weniger als zwei Stunden bei einer Arbeitszeit unter 6 Stunden (vgl. SGB III §121 Abs. 4, Bundesgesetzblatt 1999, Nr. 39, S. 1649).

grund ihrer Erwerbsarbeit und der damit verbundenen Mobilität aufrecht zu erhalten und zu pflegen (Ott/Gerlinger 1992; Gerlinger/Ott 1993; Vogt et al. 2002; Sellmair 2004; Lassen 2006b). Der Wunsch der Pendler, bspw. durch arbeitsbedingte Mobilität mehr Zeit zu Hause verbringen zu können, schlägt in die Belastung um, mehr unterwegs und letztlich doch kaum zu Hause zu sein (Doyle/Nathan 2002).²⁷

Die technische Verbesserung der Verkehrssysteme und Infrastruktur trägt zur Mobilitätszunahme bei. Die unterschiedlichen Verkehrsmittel können theoretisch (und teilweise auch praktisch) Wegstrecken in immer kürzerer Zeit absolvieren. Parallel dazu ist eine zunehmende Zahl von Menschen bereit, auch längere Wege z.B. als Pendelstrecke auf sich zu nehmen. Dabei bleiben die Unterwegszeiten (Reisedauer zwischen Start- und Zielort) relativ stabil. Die zeitliche Entlastung durch schnellere Verkehrsmittel wird oftmals nicht zur Reduzierung der Mobilitätszeiten genutzt, sondern eher zur Erweiterung des Mobilitätsradius (Schäfer 2005).

In ähnlicher Weise kann es sich mit der Flexibilisierung oder Reduzierung von Arbeitszeiten verhalten. Ott/Gerlinger (1992, 163) formulieren das Problem in folgender Weise:

„Es findet eine fortschreitende erhebliche Zunahme der arbeitsgebundenen Zeit der Arbeitnehmer in einem Ausmaß statt, dass erreichte Arbeitszeitverkürzungen aufgesogen und für eine relevante und größer werdende Gruppe der Beschäftigten ‚ein neuer 12-Stunden-Tag‘ Realität ist oder noch wird, innerhalb dessen die Wegezeit zunimmt und die Arbeitszeit abnimmt.“

Der Mobilitätsalltag ist in diesem Fall v.a. durch den Anspruch bzw. die Anforderung, räumlich mobil zu sein, geprägt. Zeitliche Vorteile werden zugunsten noch höherer Mobilität vernichtet. Das Zeitfenster für private Belange wird vor diesem Hintergrund immer kleiner. Die Folgen dieser arbeitsbedingten Mobilität sind in mehrerlei Hinsicht beschreibbar.

Im Folgenden sollen einige wichtige Aspekte angesprochen werden.

Soziale Isolation: Extensive Mobilität führt oftmals zur sozialen Isolation der Beschäftigten. Obwohl sie immer unter Menschen sind, bleiben ihnen diese in der Regel fremd. Relativ selten entstehen im Mobilitätsalltag langlebige soziale Beziehungen. Der enge Kontakt zur Familie und zu Freunden dagegen ist begrenzt.

²⁷ Mittlerweile haben sich Therapeuten bspw. für die Beratung von Distanzbeziehungen fortbilden lassen. Therapie-Seminare für Pendelpaare etablieren sich auf dem Beratungsmarkt wie auch Ratgeberliteratur, die zunehmend in den Buchhandlungen zu finden ist (Banze 2004). Es geht hierbei v.a. um den Umgang mit Distanz und Abwesenheit im partnerschaftlichen oder familialen Kontext.

Gesundheitliche Probleme: Neben der individuellen Lebensqualität kann auch die Gesundheit mobiler Beschäftigter leiden.²⁸ Gerade Pendler klagen mehr als andere Menschen über Nacken- und Schulterschmerzen, Gelenk- und Gliederschmerzen sowie Schwindel. Regelmäßiges Pendeln mit der Bahn z.B. kann Müdigkeit und Erschöpfung nach sich ziehen. Die Ursachen hierfür liegen meist im Bewegungsmangel während der Fahrt sowie im Schlafmangel (Ott/Gerlinger 1992; Gerlinger/Ott 1993; Redaktion sueddeutsche.de 2004, Schäfer 2005). Denn eigentlich ist der menschliche Körper nicht für das verkehrsmobile Arbeitsleben geschaffen. Durch die Zunahme der Mobilitätsanforderungen sowie die Entwicklung von Maschinen und Technik zur Raumüberwindung werden mobile Menschen zu immobilen Reisenden, indem sie mehr Zeit in fahrenden Verkehrsmitteln verbringen als sich selbst zu bewegen (Häfner 2004). Darüber hinaus wurden v.a. bei Geschäftsreisenden psychische Beschwerden festgestellt. Der Druck, Familie, Reiseaufgaben und Arbeitsumfang am Arbeitsplatz zu vereinen sowie regelmäßig weite Entfernungen zu überwinden, löst überproportional hohen Stress bei den Betroffenen aus (Striker et al. 1999).

Verlust räumlicher Bezugspunkte: Auf regionaler Ebene wird der Wohnort als lokaler Fixpunkt durch die Mobilität einerseits verstärkt wahrgenommen, andererseits verliert er durch einen häufigen Wechsel der Wohnorte auch an Bedeutung (Schneider et al. 2002). Heimat stellt entsprechend ein Gut dar, welches man sich leisten können muss (Sellmair 2004).

Finanzielle Belastungen: Egal ob Autofahrt, Zugnutzung oder Fliegen, es entstehen für die Reisenden Kosten für ihren Mobilitätsalltag, die sie durch die Erwerbsarbeit erbringen müssen (Ott/Gerlinger 1992). Oftmals finden sich Erwerbstätige in der paradoxen Situation wieder, dass die Kosten für die Mobilität das Arbeitsentgelt soweit reduzieren, dass es sich eigentlich nicht lohnt, die Mühen des Mobilitätsalltags auf sich zu nehmen. Die Beschäftigten arbeiten am räumlich weit entfernten Arbeitsort, um sich die Mobilität leisten zu können.²⁹

Arbeitsbedingte Mobilität ist somit keinesfalls eine Randerscheinung. Die Umstände und der Alltag arbeitsbedingt mobiler Menschen selbst stellen ein weites Forschungsfeld dar, welches noch intensiver erschlossen werden sollte.

²⁸ Dass die mit Pendelmobilität verbundenen gesundheitlichen Belastungen und Schädigungen, gerade bei weiten Entfernungen, Faktoren sind, die auch enorme ökonomische Einbußen für die Unternehmen mit sich bringen können, wird erst bei einigen Unternehmen in die Betrachtung aufgenommen. Es wird davon gesprochen, dass Arbeitgeber heute circa 200 Milliarden Euro im Jahr zahlen müssen, um Ausfälle und Krankenstände zu kompensieren, die in Verbindung mit den Pendelbelastungen stehen (Prüver 2004, 53).

²⁹ Im Jahr 2003 wurden in privaten Haushalten durchschnittlich 306,33€ im Monat für Verkehrskosten (Auto, Kraftstoff, Öffentlicher Verkehr usw.) ausgegeben. Das entspricht ungefähr 10,66% des durchschnittlichen monatlichen Haushaltseinkommens (Oeltze et al. 2007). Es ist anzunehmen, dass die Ausgaben bei Pendlern weitaus höher liegen können.

2.4 Formen arbeitsbedingter Mobilität

Im Folgenden werden unterschiedliche Mobilitätsformen, wie in den Forschungen von Schneider et al. (2001; 2002), Ott/Gerlinger (1992) und Gräbe/Ott (2003) ausführlich untersucht und beschrieben, vorgestellt. Besonderes Augenmerk liegt auf der Betrachtung der Arrangements bei Pendlern (Fern- und Wochenpendler) und Geschäftsreisenden.

2.4.1 Wechsel des Wohnorts

Der Umzug an einen anderen Ort aufgrund arbeitsorganisatorischer oder beruflicher Veränderungen ist ein Merkmal punktueller bzw. residentieller Mobilität. Der komplette Wechsel der sozialen Umgebung durch die gesamte Familie oder von Familienmitgliedern stellt die zentrale Charakteristik dar (Schneider et al. 2002). Umzugsmobilität betrifft die gesamte Familie unmittelbar, denn jedes Familienmitglied muss sein gewohntes Umfeld zugunsten einer neuen Heimat verlassen. Dabei steht die Familie als Ursache für die Umzugsentscheidung meist im Vordergrund. Es wird wegen der Familie umgezogen, um bessere Lebensbedingungen und/oder einen besseren Familienzusammenhalt zu gewährleisten (Schneider et al. 2001). Lange Zeit gehörten Umzüge zu den wichtigsten Formen räumlicher Mobilität. Die gesamte Familie ist der Arbeit hinterher gezogen. Die Entscheidung umzuziehen wird jedoch mehr und mehr von der so genannten ‚Übergangslösung‘ des Pendelns überlagert. Es wird häufig nicht sofort der Lebensmittelpunkt aller Familienmitglieder verändert, sondern zunächst das Pendeln als (vermeintlich) temporäres Alltagsarrangement vorgezogen. Umzüge über weite Distanzen gelten als einschneidende Erlebnisse im Lebensverlauf der Menschen, da am neuen Wohnort nicht nur die Infrastruktur, sondern oftmals auch ein vollkommen neues soziales Umfeld am Arbeitsplatz, in der Schule und in der Nachbarschaft sowie im Verein erschlossen werden muss.

2.4.2 Pendler

„Es gibt einen Unterschied zwischen Reisen und Pendeln: Reisen ist eine einmalige Bewegung von A nach B, Pendeln dagegen eine Bewegung zwischen A und B, die potenziell endlos ist, sozusagen chronisch, unheilbar.“ (Zekri 2005, I)

Beruflich zwischen Wohnung und Arbeitsstelle mobile Menschen werden als Pendler bezeichnet. So genannte Berufspendler sind nach aktueller Definition des Statistischen Bundesamtes (2005a) Erwerbstätige, die außerhalb ihrer Wohnung und ihres Grundstückes ihrer Erwerbsarbeit nachgehen. Die Arbeitsstätte kann sich sowohl innerhalb als auch außerhalb der Wohngemeinde befinden. Es wird eine Erweiterung gegenüber früheren Definitionen (wie bspw. bei Kästner 1940) vorgenommen, indem auch Pendelwanderungen innerhalb von Gemeindegrenzen berücksichtigt werden.

Der Begriff des Pendelns selbst ist ein vergleichsweise moderner Ausdruck. Vorher wurden die Arbeiter, welche zwischen räumlich entfernten Arbeits- und Wohnorten unterwegs waren, Arbeitsortaußenwohner, Innenwohnernaußenarbei-

ter, Außerortsarbeiter, Auswärtsarbeiter, Außenwohner, Fernwanderer oder Fernwohner genannt (Kaestner 1940). Heute differenziert das Statistische Bundesamt zwischen Pendlern als Erwerbstätige, Schüler oder Studierende sowie nach regionalen Grenzüberschreitungen wie Gemeinde, Kreis oder Land (Statistisches Bundesamt 1991). Weitere Unterscheidungen werden hinsichtlich der Pendelhäufigkeit vorgenommen. Gängige Kategorien sind hierbei die Fern- oder Tagespendler sowie Wochenpendler.

2.4.2.1 Tagespendler/ Fernpendler

Als Fern- bzw. Tagespendler werden diejenigen Reisenden bezeichnet, welche täglich mindestens 1 Stunde zum Arbeitsplatz unterwegs sind und nach Erledigung der Erwerbsarbeit wieder zum Wohnort zurückkehren. Derzeit sind circa 5% aller Berufspendler Fernpendler. 1,5 Millionen Beschäftigte³⁰ überwinden somit täglich mindestens eine einfache Strecke von 50km zwischen Wohn- und Arbeitsort (Manz/Wittowsky 2007). Für diese Pendler besteht eine Art „tägliche Obligationszeit“ (Hagemann-White et al. 1996, 189) zwischen Wohn- und Arbeitswelt. Der Weg muss überwunden, die Zeit muss irgendwie gestaltet werden. Dabei ist die Reisezeit von mindestens einer Stunde mehr als nur Zeit zwischen Wohnung und Arbeitsplatz. Sie stellt einen beachtlichen Anteil des Tagesablaufes dar. Mindestens 10% der Tageszeit wird in einem Verkehrsmittel verbracht.

Fern- bzw. Tagespendler sind vergleichsweise häufig mit der Bahn unterwegs (Schneider et al. 2002). Entsprechend ist nicht nur die Überwindung von Zeit und Raum an sich von besonderer Relevanz, sondern auch das Verkehrsmittel, mit welchem sich die Pendler fortbewegen. Es wird in die täglichen Routinen eingebunden und muss hinreichend funktionieren, wie folgendes Zitat illustriert:

„Die Statistik definiert für uns den europäischen Einheitspendler. Sein Verhalten ist exakt berechenbar. Morgens ist er müde, will nicht gestört werden, selbst Haltestellendurchsagen sind ihm lästig. Abends ist er erschöpft. Will nur nach Hause und will deshalb beim Ausstieg, will an der Rolltreppe der Erste sein. Wir wissen, er steht auf dem Bahnsteig immer an der gleichen Stelle. Etwa auf einem 60 mal 60 Zentimeter großen Raumquadrat. Er nimmt immer dieselbe Tür. Wir können voraussagen, wann er sich eine Zigarette anzündet oder seinen Schirm zusammenfaltet. Stellen Sie sich darauf ein: An den ersten Tagen wird es an den Haltepunkten Positionskämpfe geben, jeder sucht für die Zukunft seinen Platz. Danach sind die Verhältnisse geklärt, aber wehe sein Zug verfehlt den exakten Haltepunkt. Er wird nicht die nächste, er wird seine gewohnte Tür nehmen. Er wird quer laufen, die gewohnte Ordnung stören und auf seine Weise Rache nehmen, denn das kostet Zeit. Zeit haben Sie aber nicht.“ (DB AG 2004, 66f)

³⁰ Manz/Wittowsky (2007) verdeutlichen, dass die Zahl der Fernpendler zwar an sich gering erscheint, diese Beschäftigten machen jedoch nahezu ein Viertel der gesamten Verkehrsleistung des Berufsverkehrs aus.

Das tägliche Pendeln stellt ein längerfristiges und manchmal auch dauerhaftes Arrangement dar. Der wichtigste Grund ist die Beibehaltung des Wohnortes. Tagespendler fahren lieber eine längere Strecke zur Arbeit als den Wohnort zu wechseln. Ebenso behalten einige Pendler ihren Arbeitsort bei und pendeln zum neu gewählten Wohnort, welcher oftmals außerhalb städtischer Ballungsgebiete liegt. Das bedeutet, dass die Anlässe des Fernpendels hauptsächlich berufliche Veränderungen, Versetzungen, aber auch der Zwang, eine Arbeit zu finden, sind. Fernpendler sind oftmals Angestellte in Vollzeitbeschäftigung.

Der Eintritt in den Pendelalltag erfolgt über den Eintritt ins Berufsleben, durch einen Stellenwechsel bzw. beruflichen Aufstieg oder durch einen Berufswechsel. Es locken bessere Arbeitsbedingungen, Verdienstmöglichkeiten oder Karrierechancen. Gleichzeitig wollen sich die Erwerbstätigen an ihrem ausgewählten Wohnort längerfristig niederlassen. Die Berufstätigkeit des Partners sowie die Integration der Kinder in Kindergarten oder Schule spielen hierbei oft eine wichtige Rolle. Fernpendler haben auch nicht selten einen befristeten Arbeitsvertrag und wollen sich nicht sofort für einen oft teuren Wohnortwechsel entscheiden. Einige Fernpendler gehen einer Nebenbeschäftigung am Wohnort nach. Die Kinderbetreuung durch Verwandte ist am Wohnort eher gewährleistet als am Arbeitsort (Schneider et al. 2002). Die Bewältigung des Mehraufwandes in Bezug auf Zeit und Organisation betrachten sie als Anforderung, mit der sie alleine klarkommen müssen. Da diese Reisezeit in der Regel nicht als Arbeitszeit anerkannt wird, verringert sich bei gleich bleibendem Arbeitsumfang die private Zeit zu Hause oder bei der Familie. Entsprechend wenig Zeit bleibt für Aktivitäten mit und in der Familie. Folglich ist der Pendelalltag nicht nur ein Problem der pendelnden Person, sondern tangiert den gesamten Familienzusammenhang. So liegt bspw. das Management der Familienarbeit überwiegend in der Verantwortung des am Wohnort verbleibenden Partners (Schneider et al. 2002). Die Nachteile dieses Pendelarrangements bestehen in der chronischen Zeitknappheit für Partner und Kinder, Vernachlässigung des Freundes- und Bekanntenkreises, in finanziellen und gesundheitlichen Belastungen sowie im Fahren als Belastung an sich (Schneider et al. 2002).

2.4.2.2 Wochenpendler/Shuttles

In der Literatur finden sich unterschiedliche Begriffe für Personen, welche mehrere Tage am Arbeitsort verweilen und dort oftmals auch einen zweiten Haushalt besitzen. Schneider et al. (2002) sprechen bspw. von so genannten Shuttles. Shuttles sind Erwerbstätige, die neben dem Haupthaushalt noch einen weiteren Haushalt am Arbeitsort gegründet haben und somit zwischen der Familienwelt und Arbeitswelt hin und her pendeln. Gräbe/Ott (2003) nennen sie

Wochenpendler.³¹ Das Unterscheidungskriterium besteht darin, dass sie von einer anderen Wohnung als dem ursprünglichen Wohnsitz aus zur Arbeits- oder Ausbildungsstätte fahren und es nicht genau bestimmt ist, wie lang die Abwesenheit vom eigentlichen Wohnort andauert (einige Tage, eine Woche, mehrere Wochen, Monate usw.). Entscheidendes Kriterium ist ein regelmäßiger Rhythmus, der nicht ausschließlich wöchentlich getaktet sein muss, sowie das Vorhandensein einer zweiten Unterkunft am Arbeitsort (Gräbe/Ott 2003). Dieser Beschreibung folgt auch die hier vorliegende Untersuchung.

Die Zahl der Wochenpendler ist kontinuierlich angestiegen. Allein von 1960/61 bis 1987 (Zeitpunkte der Volkszählungen) stieg der Anteil von 0,36% der Bevölkerung auf 1,90% und hat sich somit verfünffacht (Gräbe/Ott 2003). Nach einer eigenen Untersuchung von Gräbe/Ott (2003) waren Anfang des 21. Jahrhunderts 4,3% aller Haushalte Wochenpendlerhaushalte. In über 1,5 Millionen Haushalten leben entsprechend Wochenpendler.³² Für Shuttles oder Wochenpendler ist der berufsbedingte zweite Wohnsitz (oftmals Mietwohnung) am Arbeitsort, eine Fahrzeit (v.a. im Auto) zwischen zwei und über vier Stunden (einfache Fahrt) sowie eine Verweildauer von bis zu 5 Tagen am Arbeitsort charakteristisch (Schneider et al. 2002; Gräbe/Ott 2003). Wochenpendeln ist männlich dominiert und betrifft überdurchschnittlich häufig höher qualifizierte Erwerbstätige jüngeren und mittleren Alters mit vergleichsweise hohem Einkommen, die häufig in einem Drei- oder Vier-Personen-Haushalt leben (Gräbe/Ott 2003). Das wöchentliche Pendeln resultiert, wie im Fall der Tagespendler, v.a. aus beruflichen Veränderungen, beruflichem Ein- oder Aufstieg als auch dem Wunsch, überhaupt einer Arbeit nachgehen zu können.

Die Gründe sehen die von Schneider et al. (2002) Befragten z.B. in der Attraktivität der Arbeitsstelle oder des Wohnortes: Bestehende soziale Netzwerke sollen nicht aufgegeben werden oder es leben Kinder im Haushalt, denen man einen Umzug in eine neue Umgebung nicht zumuten möchte. Aber auch die fehlende berufliche Alternative wird als Argument angeführt. Hiervon sind hauptsächlich Angestellte und Beamte, die meist Vollzeit arbeiten, betroffen.

³¹ Gräbe/Ott (2003, 48) unterscheiden drei Arten des Wochenpendelns entlang individueller Pendler“karrieren“: Bei Erstpendlern ist der Beginn des Pendelalltags durch die neue Erwerbstätigkeit bestimmt und endet meist auch mit Vertragsende des Arbeitsverhältnisses. Langzeitpendler dagegen sind länger als über den Zeitraum eines Beschäftigungsverhältnisses pendelnd mobil. Sie haben diese Mobilitätsform zur Gewohnheit gemacht. Spätpendler haben sich erst im Verlauf des Erwerbsarbeitsverhältnisses für einen Pendelalltag entschieden.

³² Dabei ist jedoch zu bemerken, dass gerade bei der Erhebung der Wochenpendlerzahlen Probleme der Erfassung auftreten können. So weichen bspw. auch die Angaben von Gräbe/Ott (2003) deutlich von den Daten des Statistischen Bundesamtes (2005b) ab, welches den Anteil wesentlich geringer einschätzt, jedoch allein Beschäftigte erfasst hat, die von der Zweitwohnung aus zur Arbeit gehen.

Als Vorteil sehen Wochenpendler die Chance, einen für sie attraktiven Beruf auszuüben, dem sie sich in der Woche voll und ganz widmen können, ohne schlechtes Gewissen der Familie gegenüber. Gleichzeitig versuchen die Betroffenen die verbleibende Zeit mit dem Partner und der Familie umso intensiver zu gestalten, wenngleich in der kurzen gemeinsamen Zeit vermieden wird, sich mit alltäglichen Konflikten auseinander zu setzen. Darüber hinaus wird auf eine finanzielle Besserstellung verwiesen, obgleich diese Pendelform selbst sehr kostspielig ist.

Belastungsmomente sind v.a. die Fahrzeiten zwischen Wohn- und Arbeitsort, die lange Trennung von zu Hause und die Zeitknappheit für gemeinsame Aktivitäten mit Familie/Partner. Diese Situation führt tendenziell dazu, dass Wochenpendler das Gefühl dafür verlieren können, wo sich ihr eigentliches Zuhause befindet, und sie das Leben in der Familie nicht ausreichend wahrnehmen. Statt den Freundeskreis aufrecht zu erhalten, entfremden sie sich von ihm.

Die Gruppe der Wochenpendler oder Shuttles ist somit v.a. von einer Parallelität zweier Welten geprägt. Es gibt das temporäre Leben am und um den Arbeitsplatz herum. Und es gibt die Familie/den Freundeskreis am Wohnort als Zufluchtstätte des mobilen Alltags. Diese Reisenden müssen nicht täglich einen Balanceakt zwischen Arbeitsanforderungen, Mobilitätszeiten und Familienbedürfnissen vollführen, sondern können sich am Arbeitsplatz ganz der Arbeit und zu Hause ganz der Familie und dem Freundeskreis widmen. Trotzdem sitzen diese Akteure meist zwischen den Stühlen. Sie sind in keiner Welt wirklich zu Hause. Das Umfeld des Arbeitsplatzes besitzt einen Übergangs- bzw. Vorläufigkeitscharakter. Der Alltag zu Hause steht v.a. im Zeichen der Harmonie, so dass gemeinsame Aushandlungsprozesse, z.B. in der Kindererziehung, kaum stattfinden können.

2.4.3 Geschäftsreisende

Die Gruppe der betrieblichen oder frei beruflichen Geschäftsreisenden wurde in der deutschsprachigen sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung kaum berücksichtigt. Dabei nimmt der Geschäftsreiseverkehr nicht zuletzt auch aufgrund fortschreitender Verflechtungen im Wirtschaftsverkehr eine wichtige Rolle ein (Flämig et al. 2000). Im Gegensatz zum Pendeln sind Geschäftsreisen hinsichtlich des Mobilitätstypus in der Tat zunächst als spezielle Form des Reisens mit Arbeitscharakter zu verstehen. Die Arbeitsaufgabe an sich motiviert zur Mobilität. Mobilität ist inhärenter Bestandteil des Tätigkeitfeldes und dient der Erfüllung von Aufträgen. Gleichzeitig weisen Geschäftsreisen auch Merkmale der Pendelmobilität auf. Auch sie sind in der Regel zirkulär organisiert, indem zwischen Arbeits- und Dienstort ‚gependelt‘ wird, wenngleich Dienstorte häufig variieren.

Wie bereits zu Beginn des Kapitels ausgeführt, begaben sich zunächst v.a. Handwerker und Kaufleute auf Wanderschaft, um ihre Arbeit anzupreisen und ihre Waren zu verkaufen. Es wurden Kontakte geknüpft und Geschäftspartner

gesucht. Ähnlich verhält es sich auch heute. Die dienstlich Mobilen sind unterwegs zu Projektsitzungen, Kundengesprächen, Mitarbeitergesprächen, Vertragsverhandlungen, Vortragsreisen, Workshops und Seminaren, Messen, Kongressen, Lehrveranstaltungen, Forschungsreisen, Exkursionen, Beratungen usw. Die Entfernungen selbst spielen scheinbar eine immer unerheblichere Rolle. Ob Auto, Bahn oder Flugzeug – die Auswahl des Verkehrsmittels erfolgt v.a. nach raumstrukturellen, zeitlichen und finanziellen Kriterien des Unternehmens oder auch individuellen Ansprüchen der Beschäftigten.

Geschäftsreisende müssen wie Pendler Arbeitserfordernisse am ursprünglichen Arbeitsplatz oder temporären Geschäftsort und den privaten Alltag koordinieren. Die Anforderungen unterscheiden sich jedoch v.a. hinsichtlich der Unregelmäßigkeit der Mobilität sowie einem variablen Mobilitätsverhalten in Bezug auf Ziel und Dauer der Reisen. Gerade bei längeren geschäftlichen Reisen mit Übernachtungen ist die familiäre Organisation direkt betroffen. „Work-related travel is one aspect of work that may require time and availability beyond normal working hours and that may therefore interfere with family life and family obligations” (Gustafson 2006, 517). Es sind oftmals höhere Angestellte im Service Sektor wie Finanzmanager, Consultants, IT Spezialisten, Regierungsangestellte usw. als „long-distance worker“ (Lassen 2006a, 302) unterwegs (Gustafson 2006). Sowohl auf nationaler als auch internationaler Ebene pflegen die Unternehmen ein breites Netzwerk an Kollegen, Kunden, Geschäfts- und Kooperationspartnern. Die Mitarbeiter sind entsprechend gefordert, sich im Rahmen ihres Arbeitsbereiches in diesen Netzwerken inhaltlich und auch räumlich zu bewegen, um sich persönlich zu treffen und auszutauschen.³³

Geschäftsreisen als Arbeitsaufgabe und Mobilitätsform sind von Ambivalenz geprägt. Sie ermöglichen die Erweiterung des persönlichen Horizonts verbunden mit Freiheit und Unabhängigkeit. Die Beschäftigten haben die Möglichkeit, jenseits des Arbeitsplatzes und der direkten Vorgesetzten eigenständig zu arbeiten. Darüber hinaus kann der Habitus als Geschäftsreisender ein wichtiger Bestandteil der persönlichen Identität und Lebensführung sein (Lassen 2006a). Geschäftsreisende werden oftmals als weltmännische Persönlichkeiten wahrgenommen. Gleichzeitig fördert die Bereitschaft zur geschäftlichen Mobilität auch die Karrierechancen innerhalb des Unternehmens (Gustafson 2006).

Als nachteilig erweist sich die Anforderung, Arbeit und Familie so zu organisieren, dass auch bei Abwesenheit ein reibungsloser Alltagsablauf am Wohnort gewährleistet werden kann. Belastend wirken sich auch die Rahmenbe-

³³ Lassen (2006a, 309) nennt diese Arbeitssituation „life in the corridors“ und meint damit den Aufenthalt von Akteuren in verschiedenen Zwischenräumen im Arbeitsalltag. Dazu gehören neben den unterschiedlichen Verkehrsmitteln auch Bahnhöfe und Flughäfen, temporäre Arbeitsplätze oder Konferenzräume sowie Hotels.

dingungen der Geschäftsreisen wie Verspätungen, enger Zeitplan am Dienort, Einsamkeit und Isolation in fremder Umgebung usw. auf diese mobilen Beschäftigten aus. Belastungsquellen können außerdem organisatorische Pannen (falsche Reiseangaben, Überbuchung usw.) Diebstahlsdelikte oder auch anstrengende Mitreisende sein: „Wer über 400km einen quasselnden Beifahrer im Wagen oder auf dem Nachbarsitz erdulden muss, kommt nicht entspannt zum Ziel“ (Redaktion Der Mobilitätsmanager 2007, 24).

Wieder zurück am Arbeitsplatz sind die Beschäftigten nicht selten mit Schuldgefühlen gegenüber der Familie aufgrund der Abwesenheit und unerledigten Arbeitsaufgaben konfrontiert (Gustafson 2006; Ivancevic et al. 2003). Konflikte zwischen Familienarrangements und Geschäftsreiseerfordernissen gehören zu markantesten Stressoren (Dimberg et al. 2002; Espino et al. 2002). Für Frauen ist die Konfliktsituation zwischen Unternehmenserfordernissen und Familie besonders ausgeprägt, wie Lassen und Jensen (2004) feststellen.

2.4.4 Varimobile

Noch enger mit dem jeweiligen Beruf verbunden ist die von Schneider et al. (2002) untersuchte Gruppe der Varimobilen. Varimobile stellen einen besonderen Mobilitätstypus dar, der sich in die bisherige Unterscheidung zwischen Wanderungs- und zirkulärer Mobilität bzw. Reisen nicht eindeutig einordnen lässt. Diese Personen sind aufgrund variierender Mobilitätsanforderungen durch das Berufsprofil ständig an wechselnden Orten tätig und müssen häufig außerhalb des eigenen Haushalts übernachten. Diese Form der Mobilität als Lebensform ist von den Akteuren bewusst gewählt worden. Mobilität ist hier sozusagen der Beruf. Als Vertreter dieser Mobilitätsform lassen sich bspw. Piloten, Fernfahrer, Flug- und Zugbegleitpersonal anführen. Sie sind v.a. auf oder mit jeweils unterschiedlichen Verkehrsmitteln unterwegs. Das jeweilige Verkehrsmittel, mit dem sie unterwegs sind, ist gleichzeitig der vorrangige Arbeitsplatz. Varimobile verkörpern Mobilität in ihren unterschiedlichen Facetten, indem sie Mobilität von Personen und auch Gütern ermöglichen. Dabei ist die Gestaltung ihres Alltags von ähnlichen Schwierigkeiten geprägt wie bei Pendlern. Varimobile sind, in Analogie zu den Geschäftsreisenden, stets im Namen ihres Arbeitgebers mobil. Für ihren individuellen Mobilitätsalltag bedeutet dies, dass sich ihre Anwesenheits- und Abwesenheitszeiten von zu Hause flexibel gestalten und ihr Alltag auf die beruflichen Erfordernisse ausgerichtet ist (Schneider et al. 2002). Mit der Entscheidung für den Beruf, legen sich Varimobile von Anfang an für ein von Mobilität geprägtes Leben fest.

Arbeitsbedingte Mobilität ist über alle Mobilitätsformen hinweg trotz der Belastungsfaktoren oftmals eine Entscheidung der Beschäftigten selbst. Sie wählen letztlich den Beruf, die Arbeitsstelle, den Wohnort und nehmen die damit verbundene Mobilität in Kauf bzw. streben Mobilität an. Die Motivation und Ausgestaltung des Mobilitätsalltags ist hierbei von strukturellen und individuellen Einflüssen mit unterschiedlicher Prägestärke determiniert. Welche Einflussfak-

toren im Detail in der arbeitsmobilen Alltagsgestaltung zum Tragen kommen können, soll im nachfolgenden Kapitel näher erläutert werden. Die Darstellungen beschränken sich auf die Mobilitätsgruppen der Tages- und Wochenpendler sowie der Geschäftsreisenden, da nur diese zwei Formen Untersuchungsgegenstand der Arbeit sind.

2.5 Einflussfaktoren auf arbeitsbedingte Mobilität

Der Wandel der Erwerbsarbeit und die stärkere Betonung von Mobilitätsanforderungen sind integrale Bestandteile eines gesellschaftlichen Prozesses. Beide Entwicklungstendenzen bedingen einander. Die veränderten Arbeitsbedingungen begünstigen Mobilitätsentscheidungen der Beschäftigten dahingehend, dass unterschiedliche Formen von Mobilität zur Organisation von Arbeit und Privatleben gewählt werden. Gleichzeitig ermöglicht die steigende Bereitschaft zur Mobilität veränderte Formen der Arbeitsorganisation innerhalb betrieblicher Strukturen. Entsprechend kann arbeitsbedingte Mobilität nur unter der Betrachtung des Zusammenspiels unterschiedlicher, auf das Mobilitätsverhalten einwirkender Faktoren analysiert und erklärt werden (Tully/Baier 2006). Im Folgenden werden überblicksartig zentrale Faktoren, die arbeitsbedingte Mobilität fördern bzw. bedingen können und in der Literatur zum Thema Arbeit und Mobilität immer wieder genannt werden, dargestellt.

Strukturelle Einflüsse auf gesellschaftlicher Ebene

Verbesserte Verkehrsinfrastruktur: Das Verkehrssystem hat einen wesentlichen Einfluss auf die Organisation und Nachfrage von Mobilität (Flämig et al. 2000). Die kontinuierliche Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur (Verkehrswege und Verkehrsmittel) durch Straßenausbau und -erneuerung sowie Bau von hochleistungsfähigen Schienentrassen ermöglicht eine erhöhte Mobilität. V.a. im Fernstreckenbereich des öffentlichen Verkehrs werden große Entfernungen zusehends schneller überbrückt, so dass sogar Verbindungen wie bspw. Hamburg – Berlin beliebte Pendelstrecken werden.³⁴

Arbeitsmarkt und Erwerbsformen: Wie Flämig et al. (2000) argumentieren, spielt für die arbeitsbedingte Mobilität auch die tatsächliche Anzahl der Erwerbstätigen eine nicht zu unterschätzende Rolle. Die Zunahme von Erwerbstätigen am Arbeitsmarkt bedingt potenziell eine höhere arbeitsbedingte Mobilität, u.a. auch durch die Differenzierung der Erwerbsformen. Mehr Teilzeitbeschäftigung führt u.a. dazu, dass sich auch die Anzahl der Fahrten zum und vom Arbeitsplatz erhöht, da mehr Beschäftigte arbeitsbedingt unterwegs

³⁴ Einige Fluggesellschaften haben Flugverbindungen wieder eingestellt, weil Züge auf diesen Strecken schneller und oft auch günstiger sind (Redaktion Der Mobilitätsmanager 2007b).

sind. Nicht zu vergessen sind auch Arbeitnehmer mit mehreren geringfügigen Beschäftigungsverhältnissen, die letztlich einen höheren arbeitsbedingten Mobilitätsaufwand haben können, als Beschäftigte in Normalarbeitsverhältnissen.

Strukturwandel im ländlichen Raum: Durch die Zentralisierung ökonomischen Kapitals in städtischen Regionen bleibt parallel dazu die Veränderung ländlicher Regionen nicht aus. Durch den Rückgang gewerblicher Standorte haben sich dort überwiegend Wohngegenden entwickelt. V.a. finanzielle Rahmenbedingungen fördern derartige Umsiedlungen. Die kleinstädtisch-ländlichen Regionen bieten den Arbeitnehmern oft günstigere Lebenshaltungskosten und Mietpreise im Vergleich zu großstädtischen Ballungsräumen. Dafür nehmen sie in Kauf, dass die Reisekosten teilweise einen nicht unwesentlichen Bestandteil des Haushaltsbudgets ausmachen (Apel et al. 1980; Ott/Gerlinger 1992).

Betriebliche Einflüsse

Unternehmerische Standortentscheidungen: Seit der Industrialisierung haben sich an verschiedenen Orten Ballungszentren von Wirtschaft und Verwaltung entwickelt. Gleichzeitig zogen sich kleinere gewerbliche Betriebe aus der Fläche zurück. Die Folge sind beschäftigungspolitische Ungleichverteilungen zwischen Stadt/Ballungsraum und dem Umland sowie ländlichen Gebieten.

Es ist darüber hinaus nicht unüblich, dass Unternehmen den bisherigen Standort unter ökonomischen Gesichtspunkten überdenken und im Zweifelsfall in neue Regionen verlagern. Von den Arbeitnehmern wird erwartet, dass sie beim Wechsel des Unternehmensstandortes nachkommen oder zumindest mobil mit dem Unternehmen verbunden bleiben (Steinkohl 1999). Die Beschäftigung an einem Standort ist nicht garantiert. Es ist durchaus möglich, im Laufe der Beschäftigungszeit innerhalb eines Unternehmens an unterschiedlichen Arbeitsorten tätig zu sein, sowohl national als auch international.³⁵

Arbeitskräftefluktuation: Die Thematik der Arbeitskräftefluktuation wegen Berufswechsel, Betriebswechsel oder Rückkehr aus der Arbeitslosigkeit steht oftmals in engem Zusammenhang mit der jeweiligen Wohnsituation der Beschäftigten. In der Regel ist die mittlere Wohndauer der Beschäftigten höher als die Zugehörigkeit zu einem Betrieb. Während bspw. laut Knuth (1998) die mittlere Betriebszugehörigkeit bei ca. 9,7 Jahren liegt, bleiben die Menschen wesentlich länger an einem Ort wohnen (Flämig et al. 2000). Der Wohnortentscheidung kommt eine höhere Bedeutung zu als der günstigen Entfernung zwischen Arbeit und Wohnung, so dass arbeitsbedingte Mobilität allein durch dieses ungleiche Verhältnis von Arbeitsplatz- und Wohnortwechsel entsteht.

³⁵ Dies betrifft v.a. höher qualifizierte Mitarbeiter. Paulu (2001, 4) spricht von „skilled migration“ (vgl. auch als Überblick Kreutzer/Roth 2006).

Arbeitszeiten: Auch die Flexibilisierung betrieblicher Arbeitszeit hat Auswirkungen auf das arbeitsbedingte Mobilitätsverhalten der Beschäftigten. Indem zunehmend Kernarbeitszeiten, Blockarbeitszeiten sowie Wochenendarbeit in den Betrieben realisiert werden, verschiebt sich die verkehrliche Mobilität der Beschäftigten (Flämig et al. 2000). Sie können nun die Arbeitszeiten an Fahrpläne anpassen, zu eher verkehrsarmen Zeiten fahren oder auch weniger Reiseaufwand (z.B. durch eine Vier-Tage-Woche) auf sich nehmen.

Arbeitsinhalte und –organisation: Durch mehr Technologie-Nutzung im Bereich der Kommunikation und Information gewinnt auch die virtuelle Mobilität der Beschäftigten an Bedeutung (Flämig et al. 2000; Kesselring 2001b). Telearbeit, Telekooperationen und Videokonferenzen werden die Organisation von Arbeit und Mobilität wesentlich verändern. Arbeitsinhalte können und müssen so gestaltet werden, dass virtuelle Mobilität möglich ist. Es entstehen flexible Formen der Kooperation und Arbeitsteilung zwischen Arbeitskräften eines oder mehrerer Unternehmen. Gerade Medientechnik ermöglicht es, über große Entfernungen Kooperationen aufzubauen und Arbeitszusammenhänge zu pflegen. Freie Mitarbeiter nutzen die Möglichkeit, in einzelnen Projekten für ein Unternehmen tätig zu werden, ohne vor Ort anwesend sein zu müssen (Trautwein-Kalms 1997; Heidenreich/Töpsch 1998). Vorgesetzte werden in virtuellen Arbeitszusammenhängen zu „Vorgenetzten“, wie Foeckler (2004) es im Rahmen eines Vortrages ausdrückt. Trotzdem kann moderne Kommunikationstechnik verkehrliche Mobilität nicht ersetzen. Medienvermittelte Kooperation über weite Entfernungen hinweg ist trotzdem bzw. gerade deshalb auf reale Mobilität der Beschäftigten angewiesen (Lübbe 1993; Fischer 1997; Henckel 1997; Flämig et al. 2000; Vogt et al. 2002, Urry 2003). Die Ko-Präsenz der Gesprächspartner lässt sich durch keine Telefonschaltung oder Videokonferenz ersetzen. Insbesondere der Wissenstransfer bedingt daher weiterhin die Beförderung von Personen als Wissensträger. Denn Wissen ist eine „sperrige Information“ (Henckel 1997, 274), die nicht ohne weiteres datentechnisch weiter gegeben werden kann.

Individuelle Motive der Beschäftigten

Wohnort und Wohnungssituation: Die Entscheidung für einen mobilen Alltag steht oftmals in Zusammenhang mit selbst genutztem Wohneigentum, welches sich in der Regel in weiterer Distanz zum Arbeitsort befindet. Es ist nicht nur eine strukturelle, sondern v.a. auch eine emotionale Bindung an das Haus bzw. die Eigentumswohnung im engeren sowie an den Wohnort im weiteren Sinne vorhanden. Das eigene Haus gilt oftmals als Lebensprojekt und wird deshalb nicht so leicht verkauft, um wieder an anderer Stelle sesshaft zu werden. Ein Haus ist eine Entscheidung fürs Leben (Kaiser 1993, Sellmair 2004). Die mobilen Beschäftigten nehmen die vertraute Umgebung sehr intensiv wahr und schätzen ein stabiles Lebensumfeld als Konstante in ihrem mobilen Alltag (Barlet 1953; Ott/Gerlinger 1992). Oder aber sie wählen ihren Wohnsitz auf-

grund besserer Wohnbedingungen bewusst in weiterer Entfernung vom Arbeitsort und nehmen die Pendelerfordernisse in Kauf (vgl. z.B. Raux/Andan 1997).

Erwerbstätigkeit beider Ehepartner: Auch die Erwerbstätigkeit beider Ehepartner ist von Relevanz für die Entscheidung pro Mobilität. V.a. Höherqualifizierte mit speziellen, teilweise regional gebundenen Berufen müssen sich oftmals an einem Stellenangebot orientieren, das hohe Mobilität voraussetzt. Diese Situation erfordert auch im partnerschaftlichen Alltag Flexibilität. So ist es nicht selten der Fall, dass die Partner aufgrund ihrer beruflichen Tätigkeitsfelder (z.B. im wissenschaftlichen und künstlerischen Bereich) an weit auseinander liegenden Orten ihrer Beschäftigung nachgehen (Schneider et al. 2002).

Biographische Einflüsse: Schneider et al. (2002) stellen fest, dass Mobilität mit sozialstrukturellen Merkmalen wie Alter, Familienorientierung oder Bildungsgrad zusammenhängt. Jüngere entscheiden sich eher für längere Trennungsphasen. Bei Familien mit Kindern ist im Vergleich zu kinderlosen Paaren die Motivation zur Mobilität geringer. Ein höherer Bildungsgrad fördert dagegen wiederum die Mobilität. Es werden eher Karrierechancen wahrgenommen.

Die hier genannten Einflussfaktoren lassen sich in ihrer Wirkung nicht klar voneinander trennen, sondern beeinflussen in unterschiedlichen Schnittmengen den Mobilitätsalltag der Akteure. Es zeigt sich insgesamt ein verändertes Verständnis der Beschäftigten in Bezug auf die räumliche Organisation von Arbeit und Leben, welches durch gesellschaftsstrukturelle wie auch betriebliche Entwicklungen begünstigt wird. Räumliche Mobilität wird bei der Berufs- und Arbeitsplatzwahl als wesentlicher Bestandteil des Arbeitsalltags mehrheitlich einkalkuliert. Tully/Baier (2006, 102) nennen diese Stufe der gesellschaftlichen Entwicklung „Mobilitätsgesellschaft II“.

Vor dem Hintergrund der bisherigen Darstellungen lassen sich an unterschiedlichen Stellen Eigenschaften arbeitsbedingter Mobilität aufzeigen, die unter das Phänomen der Entgrenzung von Arbeit subsumiert werden können. Arbeitsbedingte Mobilität erscheint als wichtiges Element dieses Prozesses und ist gleichzeitig dessen Motor. Diese Entwicklung soll im Folgenden anhand der Ausführungen zur Entgrenzung von Arbeit als grundlegende Veränderung der Organisation von Erwerbsarbeit näher erläutert werden. Dabei wird zu prüfen sein, ob arbeitsbedingte Mobilität eine Entgrenzung von Arbeit weiter vorantreibt oder eine Möglichkeit darstellt, Entgrenzung von Arbeit teilweise wieder zu begrenzen.

2.6 Arbeitsbedingte Mobilität als Faktor der Entgrenzung von Arbeit

Für die Zukunft ist zu erwarten, dass noch mehr traditionelle Arbeitsbiographien durch diskontinuierliche Erwerbsbiographien mit hohen Anforderungen an Flexibilität und Mobilität abgelöst werden. Dauerhafte Arbeitsbeziehungen werden von Kurzzeitverträgen verdrängt. Die Folgen sind ein häufiger Wechsel des Arbeitgebers, des Berufs und des Wohnortes. Durch die in verschiedenen Bereichen kritische Arbeitsmarktlage besteht der Zwang, größere Entfernungen in Kauf zu nehmen, um überhaupt einen Arbeitsplatz zu bekommen oder eine Tätigkeit auszuüben, die der Qualifikation entspricht. Die Akteure sind kontinuierlich auf der Suche nach Erwerbsarbeit zur Sicherung der eigenen Existenz. Sie sind Bestandteil einer „Nomadenökonomie“ (Welsch 1997, 37; vgl. auch Gräbe/Ott 2003) mit sich räumlich, zeitlich und auch inhaltlich entgrenzenden Arbeitsbedingungen.

Im Folgenden sollen zunächst der Terminus Entgrenzung von Arbeit näher erläutert und wichtige Dimensionen der Entgrenzung vorgestellt werden. Diese Ausführungen bilden die Grundlage dafür, Schnittstellen zwischen arbeitsbedingter Mobilität und Entgrenzung von Arbeit aufzuzeigen.

2.6.1 Entgrenzung von Arbeit

In Betrieben werden heute andere bzw. mehr Leistungs- und Qualifikationsanforderungen an die Erwerbstätigen gestellt als noch vor einigen Jahrzehnten. Die jeweiligen Unternehmen sind zunehmend auf den freiwilligen und ganzheitlichen Arbeitseinsatz ihrer Beschäftigten angewiesen, um im ökonomischen Wettbewerb um Effizienz, Qualität und Quantität sowie zur Erreichung einer besseren Marktposition eine gute Ausgangslage zu schaffen.

Der Terminus Entgrenzung bietet einen begrifflichen Rahmen, innerhalb dessen unterschiedliche Veränderungen auf gesellschaftlicher, betrieblicher und individueller Ebene gefasst werden. Bisherige Begrenzungen oder Grenzen (hilfreiche und einengende zugleich) werden als soziale Phänomene sichtbar und gleichzeitig in Frage gestellt, verschoben oder gar eliminiert, um an anderer Stelle neu oder verändert konstruiert zu werden (Gottschall/Voß 2003).

Entgrenzung von Arbeit bezieht sich auf die Veränderungen der Arbeitsverhältnisse in den letzten Jahrzehnten und betrifft übernationale und gesamtgesellschaftliche Strukturen von Arbeit, die Betriebsorganisation nach außen und innen, Arbeitsplatzstrukturen und das unmittelbare Arbeitshandeln wie auch die Arbeitssubjekte als Person und mit ihren individuellen Lebensverhältnissen. Die sozialen Bedingungen für Erwerbsarbeit und Leben unterliegen einem grundsätzlichen Wandel. Bisherige arbeitskraftbezogene Grenzziehungen stehen zur Disposition. Die Transformation von Arbeit entwickelt sich, so Minssen (2006, 149) „von einem Kontrollproblem zu einem Kooperationsproblem“.

Für die Erwerbstätigen bieten die veränderten Arbeitsbedingungen und erweiterten Arbeitsformen sowohl Chancen als auch Risiken (Voß 1998; 2001;

Gottschall/Voß 2003). Entgrenzung von Arbeit ist somit „ein Moment eines gesellschaftlichen Umbruchprozesses“ (Sauer 2005, 119), welcher sich mit unterschiedlichen Vorzeichen entfaltet. Als Ergebnis zeigt sich ein temporärer Zustand der „Erosion der Eindeutigkeit“ (Sauer 2005, 120), der eine Neu-Begrenzung kontingenter Strukturen erfordert (Gottschall/Voß 2003). Durch die Entgrenzung von Arbeit verschwimmen bisherige Begrenzungen, welche für die „institutionelle Verfasstheit von Arbeit im Fordismus-Taylorismus typisch und strukturbildend waren“ (Kratzer 2003, 38). Kratzer (2003, 38) spricht von einem „grundlegenden Wandel, durch den Ökonomie und Gesellschaft, Betrieb und Markt, Unternehmen und Arbeitskraft, Arbeit und Leben neuartig aufeinander bezogen sind“.

Wenngleich Entgrenzung von Arbeit den Charakter und die Ebene der Kontrolle verändert, kommt sie demnach nicht ohne Regulierungsmechanismen aus (Voß 1998; Moldaschl/Sauer 2000). Bisher eindeutige Abgrenzungen oder Differenzierungen müssen neu ausgehandelt werden, da, trotz aller Verflüssigung und Entgrenzung, soziales Handeln stets auf Strukturen und Begrenzungen angewiesen ist (Gottschall/Voß 2003). Diese Neu-Strukturierung und Neu-Begrenzung ist Aufgabe der handelnden Akteure.

Entgrenzung von Arbeit tangiert durch den ganzheitlichen Einbezug der Beschäftigten als Subjekte zwei grundlegende Bereiche. Sowohl betriebliche Strukturen als auch die Organisation des Alltags der Arbeitenden unterliegen einem Veränderungsdruck.

Entgrenzung von Arbeit als Rationalisierung betrieblicher Strukturen

Entgrenzung von Arbeit lässt sich laut Moldaschl/Sauer (2000), Kratzer (2003), Kratzer/Sauer (2003) zunächst als Rationalisierung betrieblicher Strukturen im Rahmen übergreifender Reorganisationsprozesse verstehen. Neue Formen betrieblicher Rationalisierung bedingen die Umgestaltung des gesamten Wertschöpfungszusammenhangs eines Unternehmens bedingen. Produktionsformen, Unternehmenskooperationen und Personaleinsatzmethoden stehen in neuartigem Bezug zueinander.

Zentrales Merkmal entgrenzter Arbeit ist eine strikte Orientierung der Regulierung von Personaleinsätzen an Marktveränderungen und unternehmerischen Prämissen. Der Einsatz der Erwerbstätigen wie auch die veränderten Methoden zur Leistungssicherung werden zu entscheidenden Flexibilisierungsmechanismen (Kratzer/Sauer 2003). Die wichtigsten Einflussfaktoren sind Prozesse der Dezentralisierung und Vermarktlichung (Sauer/Döhl 1997). Etablierte Strukturen werden aufgebrochen, um sie zu dynamisieren und zu verflüssigen. Unternehmen trennen sich Stück für Stück von bisherigen standardisierten fordistisch-tayloristischen Betriebsstrategien.

Ein anderer wesentlicher Einflussfaktor ist der Wandel nationaler und internationaler Marktbedingungen. Gleichzeitig werden soziale Errungenschaften gesell-

schaftlicher Arbeit (wie z.B. Kündigungsschutz) zunehmend zugunsten einer Entfaltung neuer einzelbetrieblicher und gesamtwirtschaftlicher Möglichkeiten verdrängt (Kratzer 2003; Sauer 2005). Es ist bspw. mittlerweile unbestritten, dass das ‚Normalarbeitsverhältnis‘ als Vollzeitbeschäftigung schrittweise zugunsten von bislang atypischen bzw. flexiblen Beschäftigungsverhältnissen zurückgeht (vgl. beispielhaft Kratzer/Döhl 2000). Die Unternehmen kalkulieren mit einem knappen fest angestellten Personalbestand, um bei guter Auftragslage flexibel einsetzbare Beschäftigte auf Zeit einzustellen. Zudem verschlanken sich Betriebe zunehmend zu kleineren Unternehmenseinheiten, die wiederum eher wenige und flexibel einsetzbare Arbeiter beschäftigen.

Es hat sich in der betrieblichen Praxis gezeigt, dass diese veränderten Arbeitsverhältnisse für die Arbeitenden meist mit steigenden Leistungsanforderungen und eingeschränkten Rahmenbedingungen wie Personalabbau, Ressourcenverknappung, Reduzierung von finanziellen und sozialen Leistungen einhergehen, aus welchen neue Belastungen entstehen können. „Die Chance der ökonomisch-organisatorischen Entgrenzung, sich auf allen Feldern selbst zu organisieren und erweitert zu produzieren [...], bezahlen die Befreiten mit Auslastungsrisiken, Einkommensrisiken und der Bereitschaft, die eigene Lebensführung unbeschränkt in Dienst zu nehmen“ (Moldaschl/Sauer 2000, 219). Gleichzeitig entstehen neue Arbeitsverhältnisse wie Telearbeit oder Scheinselbständigkeit (Minssen 2000). Sie sind besonders von neuen Regulationen der Arbeitsorganisation geprägt, indem bspw. arbeitsrechtliche Grauzonen zum Tragen kommen, deren Risiken eher von den Beschäftigten selbst getragen werden müssen.

Ziel dieser betrieblichen „arbeitskraftorientierten Rationalisierungsstrategien“ (Kratzer/Sauer 2003, 93 mit Verweis auf Moldaschl/Schultz-Wild 1994 und Schmierl 1995) ist der Zugriff auf Ressourcen und Potenziale der Arbeitskraft. Betriebliche Arbeitsorganisation erfolgt nicht mehr allein nach dem Prinzip der Regulierung sämtlicher Abläufe³⁶, sondern nach dem Prinzip der Unbestimmtheit, was letztlich indirekte Steuerung durch den Betrieb und Selbstorganisation durch die Beschäftigten heißt (Kratzer 2003). Es werden Rahmenbedingungen und Zielvorgaben festgelegt, die konkrete Ausgestaltung liegt im Verantwortungsbereich der Beschäftigten.

„Die Flexibilisierung des Einsatzes und die Subjektivierung der Nutzung von Arbeitskraft sind somit die wesentlichen Bausteine einer komplementären Strategie zur Bewältigung internalisierter Unbestimmtheit – und die Unbestimmtheit des Arbeitsvermögens wird nun zur expliziten Voraussetzung der Bewältigung von Unbestimmtheit“ (Kratzer 2003, 229).

³⁶ Trotzdem sind fordistisch-tayloristische Maximen der Arbeitsorganisation in weiten Teilen der Erwerbsarbeit weiterhin präsent (vgl. z.B. Schumann et al. 2005).

Entgrenzung von Arbeit und Leben

Eine Betrachtung der Entgrenzung von Arbeit muss auch das Verhältnis der Lebensbereiche Arbeit und Privatleben berücksichtigen. War es seit der Industrialisierung ein strukturelles Merkmal, dass Arbeit und Familie kategorisch getrennte Alltagssphären darstellten, zeigt sich mittlerweile eine neuartige Logik in diesem Verhältnis. Es wird von einer Entgrenzung von Arbeit und Leben gesprochen (Voß 1994; 1998). Die Trennung zwischen beiden Alltagssphären wird vermehrt ‚verflüssigt‘. Es ist nicht mehr eindeutig feststellbar, wo Erwerbsarbeit aufhört und Privatleben anfängt (vgl. anschaulich Hochschild 2002).

Unternehmen betrachten das Privatleben ihrer Beschäftigten zunehmend als Bereich, welchem für die unternehmerische Arbeitsorganisation wichtige Kompetenzen und Ressourcen entnommen werden können. Subjektive Kompetenzen und Ressourcen, die im fordistisch organisierten Arbeitsablauf verdrängt wurden, erhalten jetzt Anerkennung. Die Arbeitnehmer werden durch betriebliche Vorgaben angehalten, sich aktiv der Re-Strukturierung des Arbeitshandelns anzunehmen, wie Hartmann (2004, 1) mit dem folgenden Satz beschreibt: „Im Zeitalter entgrenzter Arbeit hingegen werden auch die subjektiven Regungen der Beschäftigten zunehmend in Beschlag genommen und damit als Voraussetzung der neuen Arbeitsformen unabdingbar“.

Gleichzeitig haben die Arbeitnehmer selbst das Bedürfnis, sich eher ganzheitlich in den Arbeitsprozess einzubringen. Die Beschäftigten und ihre Angehörigen sind damit gefordert, eine individuelle Balance und Begrenzung ihrer unterschiedlichen Alltagsanforderungen eigenverantwortlich herzustellen (Gottschall/Voß 2003). Die zunehmende Verschränkung von Arbeit und Leben bewirkt, dass auch das Privatleben mehr und mehr nach arbeitsorganisatorischen Gesichtspunkten organisiert werden muss. Selbstverantwortung, Selbstrationalisierung, neue Formen hierarchischer und inhaltlicher Zusammenarbeit sowie der Einsatz von ‚soft skills‘ gehören zum veränderten ganzheitlichen Anforderungsprofil (Moldaschl/Voß 2003). Wenn also weder für die Ausgestaltung der Erwerbsarbeit noch für die Vereinbarung von Arbeit und Leben „kollektive Orientierungsmuster und institutionelle Rahmungen“ (Jürgens 2006, 61) vorhanden sind, sind die Beschäftigten gefordert „in neuer Qualität eigene Strukturen [zu] schaffen und individuelle Neubegrenzungen vor[zunehmen]“ (Voß 1998, 479) und ihren Alltag in Bezug auf Arbeit und Leben „aktiv [zu] restrukturieren“ (Voß 1998, 476). Es findet ein expliziter Rückgriff auf die Ressourcen der häuslichen Umgebung, private Netzwerke, Hilfestellung der Familie sowie persönliches Eigentum statt (Voß/Pongratz 1998).

Diese Veränderungen der Rahmenbedingungen von Erwerbsarbeit müssen nicht in jedem Fall auch den persönlichen Vorstellungen der Erwerbstätigen entsprechen. Die betrieblichen Rahmenbedingungen werden weiterhin vom Unternehmen festgelegt (Pongratz/Voß 1997; Minssen 2006). Eindeutige Unternehmensvorgaben werden jedoch abgelöst von einer individuellen Selbst-

steuerung des Arbeitens ohne direkte strukturelle Unterstützungen. Diese Ansprüche sind dabei nicht nur gegenüber Hochqualifizierten und Managern, sondern in einem immer breiter werdenden Feld gesellschaftlicher Arbeit festzustellen (Voß 1998; Pongratz/Voß 2003).

Der Entgrenzungsdiskurs wird um die Perspektive erweitert, auch die unmittelbaren Folgen der veränderten Arbeitsbedingungen für die Lebensführung der Beschäftigten eingehender zu betrachten sowie die „veränderten Anforderungen als Element einer neuen Strategie der Rationalisierung von Arbeitskraftnutzung zu erkennen“ (Jürgens 2006, 65). Neben der verstärkt geforderten Arbeitsleistung im Erwerbsarbeitsbereich muss so auch eine neue Abstimmung zwischen flexiblen Arbeitszeiten und Verpflichtungen gegenüber Familie, Interessen im Vereinsleben, Engagement und Sport sowie bei der Aufrechterhaltung von Freundschaften und Kontakten erfolgen (Jurczyk et al. 2000).

Entgrenzung von Arbeit bedeutet für die Beschäftigten somit sowohl Abbau potenziell hinderlicher Beschränkungen als auch Zerstörung bisher hilfreicher Orientierungen. Letztlich sehen sich die betroffenen Erwerbstätigen mit der Anforderung konfrontiert, sich die unmittelbaren Rahmenbedingungen ihres Arbeitshandelns im Rahmen ihres Arbeitsalltags als auch in Verbindung mit ihrem Privatleben selbst zu organisieren (Voß 1998; Pongratz/Voß 2003).

Subjektivierung von Arbeit

Der dargestellte Prozess des ganzheitlichen Zugriffs auf die Beschäftigten wird von Anfang an mit dem Begriff der ‚Subjektivierung von Arbeit‘ diskutiert (vgl. v.a. Moldaschl/Voß 2003; Schönberger/Springer 2003; Lohr/Nickel 2005; Arbeitsgruppe SubArO 2005). Subjektivierung von Arbeit meint allgemein „eine Intensivierung von ‚individuellen‘, d.h. Subjektivität involvierenden Wechselverhältnissen zwischen Person und Betrieb bzw. betrieblich organisierten Arbeitsprozessen“ (Kleemann et al. 2003, 62). Die Beschäftigten wollen einerseits mehr ihrer Subjektivität in den Arbeitsprozess einbringen, andererseits wird dieses von ihnen im Arbeitsalltag auch verlangt. Möglich ist ein solches verändertes Arbeitsverständnis durch weniger eindeutige und vorherbestimmte Arbeitsstrukturen. Moldaschl/Sauer (2000, 213ff) sprechen von einer „Herrschaft durch Autonomie“, indem die Kontrolle der Arbeit nicht mehr über Fremdkontrolle realisiert wird, sondern eben u.a. mit dem bewussten Verzicht auf Regelungen. Kleemann et al. (2003) bezeichnen diese wechselseitige Anspruchshaltung als doppelte Subjektivierung der Erwerbsarbeit.

Baethge (1991, 6) verweist mit seinem Begriff „normative Subjektivierung“ auf die Anspruchshaltung der Beschäftigten in Bezug auf mehr Gestaltungsmöglichkeiten. Er meint damit, dass die Arbeitnehmer (sowohl Hochqualifizierte als auch Angestellte mit formal ‚geringeren‘ Qualifikationen) eigene Vorstellungen und Forderungen an die Gestaltung ihrer Erwerbsarbeit (Art und Inhalt der Tätigkeit sowie kollegiales Miteinander) herantragen. Die Beschäftigten wollen sich mit ihren persönlichen Fähigkeiten und Fertigkeiten einbringen und suchen

nach entsprechender Selbstverwirklichung über ihre Arbeitstätigkeit. Das „aufgewertete und befreite Subjekt“ (Moldaschl/Sauer 2000, 220) richtet selbst berufliche Ziele und lebensweltliche Bedürfnisse an den Rahmenbedingungen des Unternehmens aus und unterwirft sich freiwillig dem „Sachzwang Markt“ (Moldaschl/Sauer 2000, 220). Der Prozess der zunehmenden Subjektivierung hat nach Minssen (2006, 151) dreierlei Ausgangspunkte: Der Charakter der Beschäftigung hat sich strukturell dahingehend gewandelt, dass eine „vorberufliche Sozialisation“ stärker betont wird. Ausdifferenzierte arbeitsteilige Prozesse sind zugunsten „komplexer Tätigkeitszuschnitte“ zurückgenommen worden. Frauen haben verstärkt eine Erwerbstätigkeit aufgenommen und drängen „mit einer spezifischen vorberuflichen Sozialisation und spezifischen Ansprüchen an Selbstbestätigung und Unabhängigkeitserfahrungen ins Erwerbsleben“.

Die Subjektivität der Erwerbstätigen wandelt sich so vom Störfaktor zur „zentralen Ressource des Verwertungsprozesses“ (Moldaschl/Sauer 2000, 220). Die Kombination der Ansprüche von Arbeitnehmer und Arbeitgeber verspricht allerdings keine zwangsläufige Harmonisierung im Rahmen des Arbeitsprozesses. Wenngleich beide Seiten einen ähnlichen Anspruch verfolgen, so sind ihre Vorstellungen und Motivationen weiterhin sehr gegenläufig (Kleemann et al. 2003).

Dimensionen der Entgrenzung von Arbeit und Leben

Entgrenzung von Arbeit zeigt sich in unterschiedlichen Dimensionen sozialen Handelns und sozialer Strukturierungen. Arbeitszeiten werden individuell bestimmt, die räumliche Umgebung wird variabel, Technik zieht neue Freiheiten und Abhängigkeiten nach sich, Sozialorganisation erfolgt mehr und mehr in eigener Verantwortung, Arbeitsinhalt/Qualifikation wie auch die Motivation zur Arbeit sind von den Beschäftigten aktiv einzubringen (Voß 1998; Heidenreich/Töpsch 1998; Voß 2001; Gottschall/Voß 2003). Für die Beschäftigten wirken sich Entgrenzungserscheinungen hinsichtlich der genannten Dimensionen folgendermaßen aus:

Zeit: Die Gestaltung von bzw. der Umgang mit Arbeitszeit ist von dauerhafter Brisanz, da mit der Umformung fordistischer Arbeitsstrukturen auch veränderte Anforderungen an die Zeitorganisation entstehen. Immer mehr Erwerbstätigen arbeiten nicht mehr nach der, sondern gegen die Zeit. Diese zeitliche Flexibilisierung führt einerseits zu einer enormen Vervielfältigung der Arbeitszeitformen was Dauer, Lage und Regulierungsform³⁷ betrifft und andererseits zu einer temporalen Entgrenzung des Arbeitens insgesamt. Es ist nicht mehr eindeutig feststellbar, wann und wie lang die Erwerbstätigen wirklich arbeiten und wie die produzierten Zeitüberschüsse reguliert werden (Döhl et al. 1998; Voß 1998;

³⁷ Es wird bspw. von Arbeitszeitkonten, Blockfreizeiten, Vertrauensarbeitszeit gesprochen (Eberling et al. 2004).

Böhle 1999; Eberling et al. 2004). Darüber hinaus bietet sich jedoch den Arbeitenden durch die Selbstorganisation ihrer Zeitarrangements die Möglichkeit, Arbeits- und Freizeiten individueller zu gestalten.

Raum: Räumliche Entgrenzung meint, dass die Erwerbstätigen nicht mehr ausschließlich an einem betrieblichen Arbeitsplatz ihren Arbeitsaufgaben nachgehen. Die Ortsgebundenheit von Produktionsprozessen hat sich wesentlich gelockert. Die Arbeitskräfte können flexibel an mehreren Orten innerhalb des Betriebes, zu Hause oder irgendwo anders eingesetzt werden. Räumliche Abgrenzungen der Arbeitserledigung werden auch in der Weise durchbrochen, dass Arbeitsmaterialien und –aufgaben in den privaten Alltag zur nachträglichen Erledigung mitgenommen werden können (Voß 1998; Seifert/Welsch 1999; Böhle 1999; Hielscher/Hildebrandt 1999).

Arbeitsmittel/Technik: Wie bereits in Bezug auf zeitliche und räumliche Entgrenzungstendenzen deutlich wurde, stellt die Technik ein wichtiges Moment dar. Die Ausstattung der Arbeitsplätze mit IuK-technischen Geräten ist mittlerweile Standard. An nahezu jedem Arbeitsplatz lassen sich Telefon, Faxgerät und Personal Computer finden, die zur leichteren Bewältigung des Arbeitspensums dienen. Die Erwerbstätigen werden von der Benutzung der IuK-Medien im Rahmen ihres Arbeitsalltags zunehmend abhängiger, indem Arbeitsabläufe mittlerweile überwiegend elektronisch vermittelt vonstatten gehen. Außerdem dienen technische Arbeitsmittel zunehmend zur Verknüpfung privater und dienstlicher Aktivitäten am Arbeitsplatz. Löffler (2002) und Schönberger (2004) verweisen z.B. darauf, dass der Computer als „hybrides Werkzeug“ (Schönberger 2004, 244) nicht nur Arbeitsmittel, sondern auch Unterhaltungsmedium ist. Hier wird Privatheit ins Arbeitsleben integriert und die Grenzen zwischen Arbeitserledigung und Freizeit beginnen zu verschwimmen.

Sozialorganisation: Tendenzen entgrenzter Erwerbsarbeit zeigen sich auch in den sozialen Arbeitszusammenhängen der Erwerbstätigen. Die Zusammenarbeit der Mitarbeiter wird zunehmend durch Gruppen- bzw. Projektarbeit geregelt. Verantwortlichkeiten können dezentral organisiert sowie verflachte Hierarchien etabliert werden. Auf diese Weise werden betriebliche Steuerungsvorgaben systematisch ausgedünnt und in die Selbstverantwortung der Erwerbstätigen übertragen (Voß 1998).

Arbeitsinhalt/Qualifikation: Vor dem Hintergrund der entgrenzten Arbeitswelt unterliegen erworbene Qualifikationen einer fortschreitenden Inflation. Die Erwerbstätigen sind gefordert, ihre Kenntnisse und Fähigkeiten dem allgemeinen aktuellen Wissenstand ihres Arbeitsbereiches anzupassen (Voß 1998). Weiterbildungen auf fachlicher und sozialer Ebene sind regulärer Bestandteil des Anforderungsprofils. Dazu gehört z.B. das Vertrautmachen mit technischen Hilfsmitteln, das selbständige Einarbeiten in neue Computerprogramme sowie die Kompetenzerweiterung hinsichtlich Konfliktmanagement oder Rhetorik.

2.6.2 Entgrenzung von Arbeit und arbeitsbedingte Mobilität

Mobilität erscheint als eine Variable, die es in die Anforderungen moderner Erwerbsarbeit zu integrieren gilt. Allerdings hat sich bisher weder die Mobilitätsforschung noch die Arbeitssoziologie ausführlich mit den Wechselverhältnissen von arbeitsbedingter Mobilität und Entgrenzung von Arbeit auseinander gesetzt.

Arbeitsräumliche Verschiebungen und Umstrukturierungen der Arbeitsorte von Beschäftigten stellen gleichzeitig Voraussetzung und Folge arbeitsbedingter Mobilität dar. Mittlerweile ist auch der Erwerbstätige eine Ressource, die räumlich ausgelagert werden kann. Indem unterschiedliche arbeitsräumliche Kontexte der Erwerbstätigen geschaffen werden, steigt auch ihre Mobilität zwischen diesen Räumen. Es ist in diesem Fall unerheblich, ob der Mitarbeiter 200 Kilometer entfernt am Schreibtisch sitzt oder zwei Türen weiter (Voß 1998; Kratzer/Sauer 2003). Beschäftigte organisieren sich mittlerweile von unterwegs ihren eigenen Arbeitsort (Urry 2002; 2003; Lyons/Urry 2004). Außerdem wird bspw. der konventionelle Arbeitsplatz aufgrund neuer projekt- oder problem-lösungsbezogener Tätigkeiten obsolet. Die Erwerbstätigen haben keinen Arbeitsplatz mehr, sondern einen Auftrag (Fischer 1997). Gerade Unternehmen mit mehreren Standorten oder Dienstleister mit Kundenkontakt vor Ort etablieren Arbeitsbedingungen, unter denen räumlich unabhängig vom eigentlichen Schreibtisch gearbeitet werden kann. Der Arbeitsplatz als typisches Konzept des Industriezeitalters bedeutet lediglich, dass „innerhalb einer Organisation eine Position vorhanden ist, die mit der erforderlichen Ausstattung versehen wurde. Man könnte dort eine bestimmte Funktion innerhalb eines Prozesses übernehmen“ (Fischer 1997, 43), wie auch folgende Beschreibung von Schneider (2000, 26) zeigt:

„Das Büro der Zukunft hat eine peinliche Eigenschaft: Morgens um sieben macht es den Eindruck, als hätte darin noch nie ein Mensch gearbeitet. Keine Aktenberge wachsen gegen die Decke, kein Gummibaum serbelt dem Licht entgegen, weder Frau noch Hund warten gerahmt am vorderen Pultrand darauf, dass der Ernährer die Arbeit aufnimmt. [...] Später am Morgen setzt ein seltsames Treiben ein: die Mitarbeiter nehmen kleine Rollkoffer aus ihrem Garderobenfach und bahnen sich damit den Weg durch das Büro. Die einen steuern zielstrebig auf einen bestimmten Schreibtisch zu, andere bleiben kurz stehen und spähen in alle Richtungen, bevor ihr Rollkoffer wieder Fahrt aufnimmt und sie einen Arbeitsplatz finden – einen Arbeitsplatz wohlverstanden, nicht ihren Arbeitsplatz.“

Wie Schmalzle et al. (2004, 266) beschreiben, wird „die morgige Bürolandschaft [...] durch die Maxime ‚Arbeite mit wem, wo und wann Du willst‘ geprägt sein.“ Die räumlichen Arbeitszusammenhänge strukturieren sich zunehmend nach dem Zuschnitt der Arbeitsaufgaben und Projektzugehörigkeiten. Temporär nutzbare Arbeitsorte wie Business Center (voll ausgestattete Büros für Kurzzeitnutzung durch verschiedene Geschäftsleute), Desk Sharing (Mitarbeiter teilen sich eine begrenzte Anzahl von Büro-Arbeitsplätzen), Flexible Office (umwandelbare Arbeitsräume) und Hoteling (kurzzeitige Bereitstellung von Büroressourcen) stellen Ausprägungen neuer Büros dar (Schmalzle et al. 2004).

Räumliche arbeitsbedingte Mobilität steht auch in engem Zusammenhang mit zeitlicher Flexibilität. Die Erwerbstätigen sind gefordert, unterschiedliche zeitliche Parameter (Arbeitszeit am Arbeitsplatz, Fahrzeiten, Fahrpläne, Zeiten für die Familie und den Freundeskreis usw.) selbstverantwortlich zu koordinieren. Sie müssen die Zeit für Mobilität aktiv in die Alltagsgestaltung integrieren. Hinsichtlich zeitlicher Gestaltbarkeit des Arbeitsalltags besteht grundsätzlich die Möglichkeit, sich Arbeitszeiten anrechnen zu lassen, die an einem anderen Ort als dem Arbeitsplatz gearbeitet wurde. Arbeitszeit besitzt entsprechend in diesem Fall keine räumliche Begrenzung (vgl. auch Böhle 1999). Die Arbeitnehmer können Arbeitszeiten unabhängig vom Arbeitsplatz allein aus der inhaltlichen Notwendigkeit heraus selbst als Arbeitszeiten definieren. Gleichzeitig bedeutet diese Regelung, dass Arbeitnehmer vom Unternehmen häufiger an andere Dienstorte delegiert werden können. Es spielt nahezu keine Rolle, wo die Arbeitszeit erarbeitet wird.

Technik macht in diesem Zusammenhang arbeitsbedingte Mobilität v.a. durch die Portabilität der eingesetzten Geräte attraktiver. Mobiltelefone und Notebooks sind an keinen festen Arbeitsstandort gebunden, sondern können räumlich und zeitlich flexibel zum Einsatz kommen. So ist es nahezu mühelos möglich, an unterschiedlichen Orten zu arbeiten und für Kollegen oder Vorgesetzte erreichbar zu sein. Darüber hinaus dienen IuK-Medien der Vervielfältigung digitaler Kommunikation, was letztlich die Einschränkung von face-to-face-Interaktionen begünstigt. Indem die Erwerbstätigen über Email, Chat oder Telefon miteinander in Kontakt treten, reduziert sich der Bedarf an persönlichen Gesprächen. Schmalzle et al. (2004, 251) nennen diese Entwicklung „Informatisierung der Arbeit“. Gleichzeitig verführen moderne technische Kommunikationswege zur steigenden Vermischung dienstlicher und privater Aktivitäten. Beides ist parallel durchführbar. Es können bspw. private Telefonate mit so genanntem Head Set während der Arbeitszeit geführt oder Arbeitsaufgaben auf der Bahnfahrt nach Hause abgeschlossen werden.

Arbeitsbedingte Mobilität bedeutet in sozialer Hinsicht Einbindung in ein häufig wechselndes soziales Umfeld. Es gibt Kollegen in nah und fern, wenngleich sich der Kontakt zu ihnen unterschiedlich intensiv gestaltet. Gleichzeitig umgeben die mobilen Beschäftigten gerade unterwegs zahlreiche Menschen, zu denen sie oftmals keinerlei Kontakt haben. Sie sind allein innerhalb einer anonymen Masse fremder Menschen.

Arbeitsbedingte Mobilität wird nicht als Kompetenz vermittelt, sondern als Ressource oftmals vorausgesetzt. Die Beschäftigten müssen sich neben ihren inhaltlichen Qualifikationen auch Kompetenzen erarbeiten, um ihren mobilen Alltag erfolgreich gestalten zu können. Dazu gehört z.B., sich im Raum zurecht zu finden, räumliche und zeitliche Distanzen zu managen und auch technisches Equipment in den arbeitsbedingten Mobilitätsalltag zu integrieren. Auch die Arbeitsinhalte müssen auf die Erfordernisse arbeitsbedingter Mobilität abgestimmt sein. Die Beschäftigten bereiten ihre Arbeitsaufgaben (in Form von

Unterlagen oder digitalen Dokumenten) im Vorfeld ihrer Mobilität vor, um am mobilen Arbeitsort sofort darauf zugreifen zu können. Dabei ist es notwendig, zwischen stationärer und mobiler Arbeit zu unterscheiden: was kann unterwegs am Dienstort und was ausschließlich am konventionellen Arbeitsplatz erledigt werden. Mobilität muss demnach in unterschiedlicher Weise im Diskurs zur Entgrenzung von Arbeit mitgedacht werden.

2.7 Arbeitsbedingtes Bahnfahren und Entgrenzung – erste Annahmen

Arbeitsbedingtes Bahnfahren bedeutet allgemein, dass ein bestimmter Zeitraum aufgrund der jeweiligen Erwerbsarbeitserfordernisse (Standort des Arbeitsplatzes und/oder Variabilität der Dienstorte) in der Bahn reisend verbracht wird. Die Bahnreise verkörpert in unterschiedlicher Weise eine Übergangszone zwischen einzelnen Stationen des Alltags und verbindet so die jeweiligen Bestimmungsorte der Akteure.

Der Zug galt bis kurz nach dem Zweiten Weltkrieg als dominierendes Verkehrsmittel im Berufsverkehr, um die Arbeiter und Angestellten zur weiter entfernten Arbeitsstätte und zurück zu befördern. Heute wird nur noch ein vergleichsweise geringer Teil des Berufsverkehrs mit der Eisenbahn bewältigt. Trotzdem waren es bspw. im Jahr 2005 1.194 Millionen Menschen, die mit dem Zug arbeitsbedingt unterwegs waren, Tendenz steigend (BMVBM 2007). Sie machen mit 55,79% den überwiegenden Teil der Bahnkundschaft aus. V.a. hinsichtlich geschäftlicher Reisen wird die Bahn wieder zunehmend beliebter³⁸, obwohl der Vergleich zum motorisierten Individualverkehr (Auto) zeigt, dass letzterer weiterhin deutlich das Mobilitätsbild prägt (BMVBM 2005).

Der vormals eher quantitative Anspruch der Beförderungsmaximierung wird zunehmend von einer qualitativen Orientierung des Reiseerlebens beeinflusst. Es geht nicht mehr nur um Massenbeförderung, sondern um die Schaffung neuer (technischer) Möglichkeitsräume bei der Gestaltung der Bahn-Reisezeit. Seit den 1950er Jahren gibt es immer wieder spezielle Serviceangebote für die „gehobene Geschäftswelt“, um weiterhin attraktiv zu sein.³⁹ Die arbeitsbedingt Reisenden sollen neben der Beförderung weiteren, für ihren Alltag nützlichen, Tätigkeiten nachgehen können. Die Qualität der Reisezeitnutzung wird betont.

³⁸ Gerade bei Geschäftsreisen verringert sich der Anteil der Autonutzer, während Öffentliche Verkehrsmittel im Nah- und Fernverkehr an Attraktivität (wenn auch marginal) gewinnen (BMVBM 2007, 224).

³⁹ So wurden bspw. in den 1950er Jahren Schreibabteile eingerichtet, in denen Zugsekretärinnen arbeiteten, die Diktate stenographierten, Schreiben anfertigten und sogar telefonische Verbindungen herstellten. Erst in den 1980er Jahren wurde dieses Angebot aufgrund der technischen Entwicklung von Diktiergeräten und Münzfernsprechen im Zug und damit einhergehender nachlassender Nachfrage eingestellt (DB Museum Deutsche Bahn AG 2001).

Bahnfahren und Arbeit werden wieder verstärkt miteinander in Verbindung gebracht, indem der Zug als (Zeit-)Raum dargestellt wird, der für Arbeit genutzt werden kann. Reisen ohne sinnvolle Beschäftigung genügt nicht mehr in jedem Fall dem Anspruch heutiger Mobilität. Mit der Übergangsphase der Bahnfahrt wird häufig der Vorteil assoziiert, „flexibel gegenüber Arbeitsanforderungen“ und „relativ frei von engen Regeln“ (Eberling et al. 2004, 283) zu sein. Die Akteure haben die Möglichkeit, sich ihre Tätigkeiten selbständig einzuteilen. Es zeigt sich jedoch, dass arbeitsbedingtes Bahnfahren zunehmend von Arbeitstätigkeiten geprägt ist. Es ist nicht mehr ungewöhnlich, Laptop und Arbeitsunterlagen mit in den Zug zu nehmen.

Der Zug übernimmt somit zwei grundsätzliche Funktionen im arbeitsbedingten Mobilitätsalltag. Er zeigt sich auf der einen Seite als strukturelle Verlängerung des eigentlichen Arbeitsplatzes, indem mobil unterschiedlichen Erwerbsarbeiten nachgegangen werden kann. Andererseits wird ihm immer noch die Funktion des strukturellen Rahmens zur Regeneration und Freizeitgestaltung zugeschrieben. Arbeitsbedingtes Bahnfahren stellt sich als eine zunehmend beliebte, jedoch auch unvermeidliche und aus verschiedenen Richtungen sogar erwartete Form dar, Arbeitsalltag, Freizeit sowie Familie und Bahnreiseerfordernisse in Einklang zu bringen.

In Bezug auf die vorangegangene Diskussion über arbeitsbedingte Mobilität und Entgrenzung von Arbeit ist anzunehmen, dass der Prozess der Entgrenzung auch für die Reise im Zug von Relevanz ist. Erwerbsarbeit im Zug wäre entsprechend als Ausdruck von Flexibilität und Unabhängigkeit einerseits, aber auch von Belastung wie unentwegtes, zeitloses Arbeiten, ständige Neuorientierung und Auseinandersetzung mit wechselnden Rahmenbedingungen andererseits eingehend zu betrachten. Gleichzeitig wäre denkbar, dass gerade das Angebot, im Zug mobil arbeiten zu können, fortan auch die Entscheidung positiv beeinflussen kann, bei Arbeitsplatzwechsel zwischen Wohn- und Arbeitsort zu pendeln statt umzuziehen oder den Arbeitsplatz der Entfernung wegen abzulehnen. Arbeitsbedingtes Bahnpendeln zeigt sich in dieser Hinsicht als Alternative zu einem Umzug der gesamten Familie.

Bislang ist in den Diskussionen zur Problematik der Entgrenzung von Arbeit und Leben das Verkehrsmittel als solches kaum berücksichtigt worden. Dabei stellt es gerade für Erwerbstätige mit hohem Mobilitätsaufwand eine zentrale Rahmenbedingung der Alltags- und Erwerbsarbeitsgestaltung dar. Ein wichtiger Punkt bei der Betrachtung des Bahnfahrens in Zusammenhang mit Entgrenzungserscheinungen ist die Verbindung von Mobilität mit der Wahrnehmung von zeitlichen, räumlichen und sozialen Entfernungen. Welche Rolle kann arbeitsbedingtes Unterwegssein im Zug für die Diskussion um Entgrenzung von Arbeit und Leben spielen? Begünstigt oder unterbindet es Entgrenzungstendenzen in der Alltagsgestaltung der Beschäftigten? Wie verändert sich in diesem Kontext die Bereitstellung von Mobilitätsdienstleistung selbst?

Kleemann (2005) hat bspw. in seiner Untersuchung von Telearbeit als einer Form der Mobilarbeit u.a. festgestellt, dass die Entgrenzung von Arbeit und Leben noch nicht so weit fortgeschritten ist, wie man möglicherweise denken mag. Die Beschäftigten, die überwiegend zu Hause arbeiten, halten vielmehr nach Möglichkeit weiterhin an der strukturellen Trennung von Arbeit und Leben fest. Sie stellen selbständig diese Trennung zwischen diesen beiden Sphären her. Es sind eher die Handlungspraktiken im Rahmen der Alltagsgestaltung, die sich entgrenzen.

Im Folgenden sollen erste Annahmen darüber getroffen werden, in welchem Verhältnis arbeitsbedingtes Bahnfahren und der Prozess der Entgrenzung von Arbeit und Leben stehen und welche Folgen sich hieraus ergeben können.

Arbeitsbedingtes Bahnfahren als Begünstigung der Entgrenzung von Arbeit und Leben

Die bisherigen Ausführungen haben ergeben, dass der Zug als sozial-räumlicher und technischer Rahmen arbeitsbedingter Mobilität von Multifunktionalität geprägt ist. Unterschiedliche Ansprüche an die arbeitsbedingte Bahnreise lassen sich während der Fahrt realisieren. Damit kann auch eine Uneindeutigkeit bei der Abgrenzung zwischen Arbeits- und Freizeitaktivitäten entstehen. Ursprünglich gingen die meisten Reisenden v.a. freizeitbezogenen Tätigkeiten wie Lesen, Schlafen oder Unterhaltungen nach. Mittlerweile lassen sich Tendenzen erkennen, dass die Erledigung von Erwerbsarbeit im Zug sich fast als Zwang darstellt, besonders bei Geschäftsreisenden. Dadurch verwischen die Funktionszuschreibungen an die Gestaltung der Fahrt mehr und mehr. Bahnfahren scheint nicht mehr in jedem Fall ‚bloßes‘ Bahnfahren zu sein, sondern es herrscht eine diffuse Anspruchshaltung an die Gestaltung der Unterwegszeit im Zug, die häufig von Arbeit geprägt sein kann.

In diesem Kontext ist ebenfalls darauf zu verweisen, dass durch die Alltagsphase der arbeitsbedingten Bahnfahrt diese multifunktionale Zwischenzone zwischen Arbeit und Leben unter Umständen diejenigen Aufgaben und Funktionen aufnimmt, welche am Arbeitsplatz oder zu Hause nicht realisiert werden können. Damit würde auch diese eindeutige Abgrenzung zwischen Arbeit und Privatleben verwischen. Wenn nicht mehr konkret festgelegt ist, an welchem Punkt im Tagesablauf die Erwerbsarbeit aufhört und Privatleben beginnt, begünstigt diese Zwischenzone der arbeitsbedingten Mobilität Entgrenzung von Arbeit und Leben. Weder Erwerbsarbeit noch Privatleben beginnen oder enden eindeutig am Betriebstor oder an der privaten Haustür.

Indem aufgrund arbeitsbedingter Mobilität die Beschäftigten einen großen Teil ihrer Alltagszeit im Rahmen der Erwerbsarbeit und unterwegs verbringen, minimiert sich private Zeit am Wohnort. Privatleben findet auf Sparflamme statt oder muss mit großem Aufwand organisiert werden. Im Umkehrschluss wären die mobilen Beschäftigten gezwungen, private Angelegenheiten wie Telefonate mit Behörden, Bankgeschäfte, Vereinbarung privater Termine wiederum in den Ar-

beitsalltag zu integrieren. Wenngleich mittlerweile eine Kommunikation aus dem Zug heraus über Telefon und teilweise Internet technisch möglich ist, werden nicht alle arbeitsbedingt Reisenden aufgrund der sie umgebenden Zugöffentlichkeit auf diese Option zurückgreifen. Der arbeitsbedingte Bahnalltag im Zusammenhang mit den Anforderungen der Erwerbsarbeit kann somit die Verschiebung privater Tätigkeiten in die Zeit der Erwerbsarbeit fördern und auch hier die Trennung zwischen Arbeit und Privatleben aufheben.

Arbeitsbedingtes Bahnfahren als Beschränkung der Entgrenzung von Arbeit und Leben

Gleichzeitig kann auf Konstellationen verwiesen werden, die einer Entgrenzung von Arbeit und Leben entgegen wirken. Durch die arbeitsbedingte Mobilität gibt es v.a. bei Pendlern eine klare räumliche und zeitliche Trennung und somit auch Grenze zwischen Arbeitsplatz und Zuhause aufgrund der großen Entfernung zwischen diesen beiden Alltagssphären. Die Beschäftigten haben so die Möglichkeit, Arbeit und Privatleben als zwei getrennte Sphären auch eindeutig zu definieren. Besonders bei Pendlern können lange Wegstrecken dazu führen, dass eben zu Hause aus Zeitmangel nicht mehr gearbeitet wird.

Obwohl bereits kritisch bemerkt wurde, dass es in der arbeitsbedingten Mobilitätsphase zu einer Vermischung von Arbeits- und Freizeittätigkeiten kommen kann, wird letztlich trotz allem die Integration unterschiedlicher Tätigkeiten in die Sphären der Erwerbsarbeit und des Privatlebens im Tagesablauf erleichtert. Die Möglichkeit der Auslagerung von Aktivitäten in die Zwischenphase Bahnfahrt ist eine Art Joker der Alltagsgestaltung. Gleichzeitig begünstigt die zeitliche Unterbrechung durch die Fahrt, verbunden mit einem vollständigen geographischen Ortswechsel, dass bei den Beschäftigten auch mental ein Übergang von einer Alltagswelt in die andere geschaffen werden kann, indem ein Abschnitt abgeschlossen und der neue gedanklich vorbereitet wird.

Da Arbeit und Mobilität einen beträchtlichen Anteil des Tagesablaufs einnehmen, ist anzunehmen, dass die mobilen Beschäftigten die kurze Phase der Privatheit im Freundes- und/oder Familienkreis besonders wertschätzen und von Erwerbsarbeit abgrenzen. Durch die Dominanz mit Erwerbsarbeit verbundener Arbeits- und Reisezeit könnte das Privatleben den Charakter einer besonderen Qualitätszeit erhalten.

Arbeitsbedingtes Bahnfahren zeigt sich als komplexe Anforderung, Arbeit, Mobilität, Privatleben und die Rahmenbedingungen des Zugfahrens zu arrangieren. Gleichzeitig bietet dieser Übergangsraum Zugfahrt unterschiedliche Möglichkeiten, diese Komplexität auch wieder zu reduzieren. Es wird hier davon ausgegangen, dass arbeitsbedingte Mobilität sowohl Motor als auch Bremse der fortschreitenden Entgrenzung von Arbeit und Leben sein kann. Indem zwei räumlich und zeitlich formal getrennte Alltagsbereiche durch die Phase der Mobilität überbrückt werden, kann es dort zur Diffusion beider Sphären kommen. Als besonders kritisch wäre die Vereinnahmung der Reisezeit durch Erwerbsarbeit zu

betrachten. Dies käme einer strukturellen Entgrenzung von Arbeit und Leben sehr nah. Gleichzeitig kann die Bahnreise als Übergangsphase hemmend auf Entgrenzungsdynamiken des Arbeitsalltags wirken. Die Gestaltung des Arbeitsalltags auf der Handlungsebene der arbeitsbedingt Bahnreisenden könnte durch die strikte räumliche und zeitliche Trennung der Bereiche Arbeit und Privatleben weiterhin aufrechterhalten werden. In welcher Weise sich Erscheinungen der Entgrenzung von Arbeit und Leben tatsächlich im Bahnalltag der befragten arbeitsbedingten Reisenden ausmachen lassen, wird Gegenstand der weiteren, v.a. empirischen Ausführungen sein.

3 Arbeitsbedingtes Bahnfahren theoretisch gedacht

Nachdem in den vorangegangenen Kapiteln neben der Darstellung des Untersuchungsfeldes vorrangig strukturelle Zusammenhänge arbeitsbedingter Bahn-Mobilität im Mittelpunkt standen, wird im Folgenden der theoretische Zugang zum Thema in drei Schritten vorgestellt. Den ersten Schritt und die konzeptionelle Rahmung übernimmt das Konzept „Alltägliche Lebensführung“. Daran schließen sich theoretische Überlegungen zum Bahnabteil als öffentlichen und gleichzeitig privaten Ort an: Was passiert an einem Ort, an dem sich zahlreiche Menschen mit ganz unterschiedlichen Lebensführungen treffen? Im dritten Schritt wird die Perspektive auf den Alltag der Reisenden im Umgang mit den Rahmenbedingungen des Zugfahrens gerichtet. Der Begriff der Aneignung wird zur Erklärung des Handlungskomplexes eingeführt.

3.1 Ist Bahnfahren Alltägliche Lebensführung?

Nach Voß (2000), ist Alltag zunächst einmal all das, was das Leben ausmacht. Es ist ein „vielleicht nicht immer sehr deutliche(r), aber offensichtlich praktisch je spezifische(r) und jedem völlig selbstverständlich bekannte(r) Modus des Handelns und Deutens, der sozialen Verortung und des allgemeinen Welterlebens bzw. der Existenzialerfahrung“ (Voß 2000, 35). Damit umfasst Alltag die „Gesamtheit von praktischen, interaktiven oder kommunikativen Tätigkeiten [...], die ein konkretes individuelles oder kollektives Subjekt eingeht“ (Kirchhöfer 2000, 27). Alltag besteht demnach aus zahlreichen „Lebenstätigkeiten“ (Kirchhöfer 2000, 27).

Routinen und Erfahrungen, die den Alltag prägen und Handlungssicherheit versprechen, sind die Voraussetzung, um sich im gemeinschaftlichen und gesellschaftlichen Kontext orientieren zu können (Hammerich/Klein 1978). Gleichzeitig ist Alltag kein starres Muster, sondern ein von Menschen täglich immer wieder aufs Neue zu gestaltender Prozess. Die Individuen leben in unterschiedlichen Alltagssphären, die einander überlappen. Alltag vollzieht sich zu Hause, beim Einkaufen, auf dem Spielplatz, im Fitness-Studio, am Arbeitsplatz und auch unterwegs im Auto oder im Zug. Alltag passiert dort, wo Personen sich aufhalten und der Gestaltung ihres Lebens nachgehen. Für arbeitsbedingte Bahnfahrer ergibt sich die Aufgabe, auch die Zugfahrt zeitlich, räumlich oder inhaltlich sinnvoll in ihren Alltag zu integrieren. Um diese Mechanismen der Einbettung des arbeitsbedingten Bahnfahrens in den Alltag näher zu erläutern, wird das Konzept der „Alltäglichen Lebensführung“ herangezogen.

3.1.1 Das Konzept Alltägliche Lebensführung⁴⁰

Zentrales Anliegen des gleichnamigen Münchner Forschungsprojektes im Rahmen des Sonderforschungsbereiches 333 „Entwicklungsperspektiven von Arbeit“ war die Analyse und Darstellung der Auswirkungen von Veränderungen in der Arbeitswelt auf das Leben der Menschen. Es wurde von einer Arbeitsteilung der Person in Form einer „personelle(n) ‚Mikroökonomie‘“ (Treutner/Voß 2000, 32) analog zum klassischen Konzept gesellschaftlicher Arbeitsteilung ausgegangen. Jedem Individuum obliegt die Aufgabe, sich mit der Sicherung der eigenen Existenz auseinander zu setzen, hierfür strategische Entscheidungen zu treffen und letztlich auch durch tätige Anstrengungen einen Lebensstandard aufzubauen. All diese Tätigkeiten besitzen, so Treutner/Voß (2000), Arbeitscharakter, indem die Akteure ihre gesamte Arbeitskraft einsetzen.

Den Ausgangspunkt der Forschung bildet das konkrete Alltagsgeschehen der Menschen, weil hier sämtliche Anforderungen aus Arbeit und Privatleben zusammentreffen. Im Alltag zu bestehen heißt, sich mit der Familie, Vorgesetzten, Kollegen, Freunden, Arbeitsaufgaben sowie zeitlichen und räumlichen Strukturen usw. auseinander zu setzen und sinnvoll zu koordinieren (Dunkel 1994). Hierfür nahm die Forschergruppe den von Weber (1920, 84ff) im Rahmen seiner Ausführungen zur Berufsethik des asketischen Protestantismus eingeführten Begriff der „Lebensführung“ wieder auf. Lebensführung wird in diesem Sinne als alltäglicher Prozess definiert, „in dem sich ein Mensch mit den ihm begegnenden Verhaltenszumutungen (als Berufstätiger, als Ehefrau, als Mutter usw.) im Rahmen bestimmter Gegebenheiten (Wohnverhältnisse, Haushaltseinkommen usw.) auseinandersetzt, sie in Einklang miteinander sowie mit seinen eigenen Interessen zu bringen sucht und dabei in spezifischer Weise auf sein soziales und räumliches Umfeld wie Familienangehörige, Arbeitsstätte, Nachbarn, Nutzung von Verkehrsmitteln usw. einwirkt“ (Bolte 2000, 7). Die Menschen sind aufgefordert, die an sie gestellten Anforderungen des Alltags mit ihnen zur Verfügung stehenden Ressourcen und in Abgleich mit individuellen Ansprüchen aktiv auszubalancieren. Das Interesse dieses Forschungsbereiches besteht v.a. darin herauszufinden, wie dieses Balancieren und Arrangieren realisiert wird und die einzelnen Tätigkeiten miteinander im Zusammenhang stehen. Ein ganzheitlicher Blick auf den Untersuchungsgegenstand ermöglicht es, die Tätigkeiten des alltäglichen Lebens in ihrer Breite und ihren inneren Zusammenhängen betrachten zu können (Voß 1995).

⁴⁰ Seit Entwicklung dieses Konzeptes sind zahlreiche Veröffentlichungen zum Gegenstand der Alltäglichen Lebensführung erschienen, welche an dieser Stelle nicht abschließend aufgelistet werden können. Die Grundlagen des Konzeptes sind v.a. in Voß 1991; Jurczyk/Rerrich 1993; Projektgruppe „Alltägliche Lebensführung“ 1995; Kudera/Voß 2000; Voß/Wehrich 2001 und Wehrich/Voß 2002 nachzulesen.

Das Konzept der Alltäglichen Lebensführung ist gleichzeitig vom Ansatz der „Münchener subjektorientierten Soziologie“⁴¹ geprägt. Diese analysiert gesellschaftliche Erscheinungen primär unter dem Gesichtspunkt, wie das Leben von Menschen durch Strukturen geprägt wird, aus welchen menschlichen Bestrebungen und Verhaltensweisen heraus diese Strukturen entstanden sind und wie Menschen sie durch ihr Verhalten festigen, verändern und auflösen (Voß 1991). Der Mensch gilt als „Geprägter und Prägender von gesellschaftlichen Strukturen“ (Bolte 2000, 9).

Die Perspektive der Subjektorientierung betont im Zusammenhang mit Lebensführung sowohl die Konstruktionsleistung der Personen in Bezug auf die eigene Lebensführung als auch deren formenden Einfluss als „System eigener Qualität“ (Voß 1995, 39). Durch die Untersuchung der Lebensführung als Vermittlungsinstanz wird die aktive Auseinandersetzung der Akteure mit gesellschaftlichen Strukturen deutlich (Jurczyk/Rerrich 1993). Kudara/Voß (2000, 15) nennen es „Aneignung der Welt durch die Person“ als „eigenständige, produktive Leistung“. Sie betonen die Wechselseitigkeit des Verhältnisses von Mensch und Gesellschaft, dem auch der Aneignungsbegriff Rechnung trägt. Lebensführung stellt sich sowohl als genormter als auch gestaltender Prozess dar. Sie gewährleistet, dass die Akteure sich als Individuen mit eigener Identität im Rahmen ihrer praktischen Tätigkeit entwickeln können. Die Aneignung⁴² der Gesellschaft oder Welt als Ganzes erfolgt über die Aneignung individueller Teilwelten im Rahmen der Lebensführung. Die Akteure sind nur in der Lage, innerhalb einzelner, jeweils relevanter Ausschnitte ihrer Lebensführung auf gesellschaftliche Strukturen zurückzugreifen. Die Verfestigung lebensweltlicher Strukturen führt dann in einem weiteren Schritt zur sozialen Integration der Akteure wie auch zur Gestaltung der Gesellschaft selbst.

Durch die Lebensführung werden einzelne Sozialsphären, welche grundsätzlich voneinander getrennt existieren, miteinander verbunden: „in und mittels ihrer individuellen Alltagsorganisation entwickeln die Personen nicht intendiert Beiträge dazu, das zu verbinden, was gesellschaftlich getrennt und immer nur partiell und prekär integriert ist“ (Voß 1995, 40). Die Akteure setzen sich so mit ihrer Umwelt integrativ über ein System verschiedener Handlungen auseinander. Das System ist zwar mit den jeweiligen Personen verbunden, letztlich aber nicht mit ihnen identisch (Voß 1995).

Alltägliche Lebensführung als ein „Handlungssystem täglicher praktischer Daseinsbewältigung“ (Bolte 2000, 7) integriert unterschiedliche Tätigkeitsfelder

⁴¹ Grundlegende Ausführungen zur Perspektive der subjektorientierten Soziologie finden sich in Bolte 1983; 1995; Voß/Pongratz 1997.

⁴² Der Aneignungsbegriff wird an dieser Stelle als erklärendes Hilfskonstrukt verwendet und in der weiteren Argumentation zur Alltäglichen Lebensführung nicht detailliert ausgeführt.

über einen „Fahrplan“ in den Alltag (Bolte 2000, 8). Dieser Fahrplan ist eine Handlungsanleitung, nach der einzelne Personen ihre notwendigen Aktivitäten ordnen, um den Verpflichtungen gegenüber Anderen sowie den eigenen Bedürfnissen Rechnung zu tragen. Aufgrund dieser strukturierten Ordnung, die sich als Routinen und Regelmäßigkeiten im Alltag widerspiegelt, wird die Alltagsgestaltung insgesamt vorhersehbar. Alltägliche Lebensführung in Form eines Fahrplans wird zum wesentlichen Faktor personaler Lebensbewältigung (Voß 1995).

Zu den zentralen Leitmechanismen des Alltags-Fahrplans gehören Ordnung und so genannte Arrangements im Umgang mit alltäglichen Rahmenbedingungen. Ordnung stellt sich in Form von Strukturen und Regulativen dar. Arrangements verweisen auf die Dynamik des Alltags. Alltägliche Lebensführung unterliegt einem „permanentem Prozeß von Produktion, Reproduktion und Transformation“ (Kudera/Voß 2000, 16). Die Arrangements entstehen und verändern sich je nach Rahmenbedingungen und Zusammenwirken der beteiligten Personen. Im Laufe der Zeit verfestigen Ordnung und Arrangements als „intermediäre Ebene“ die Lebensführung hin zu einer Art flexiblen „Institution mit gesicherten Grundlagen und Verfahrensweisen, eigenen Regeln, Prioritäten und Routinen“ (Kudera/Voß 2000, 17) und geben ihr Halt und Berechenbarkeit. Die Menschen unterliegen nicht mehr dem Zwang, immer wieder neu entscheiden zu müssen. Stattdessen geben die Rahmungen Sicherheit in Bezug auf das individuelle Verhalten, indem sich der Alltag weitestgehend nach Regeln und Strukturen gestaltet und somit besser vorhersehbar wird. Ein arrangierter Fahrplan bedeutet entsprechend auch Balance in Bezug auf Konflikte des Alltagslebens und situative Verhaltenssicherheit. Alltägliche Lebensführung ist nicht nur individuelles Merkmal der Menschen, sondern auch eine gesellschaftlich geteilte Ressource, auf welche die Akteure je nach Situation unterschiedlich zurückgreifen.

Diese individuelle Stabilität und Kontinuität im Alltag wirkt letztendlich auch „gesellschaftsstabilisierend“ (Kudera/Voß 2000, 17), da die Lebensführung gegenüber der Person als ihrem Produzenten eine funktionale und strukturelle Eigenständigkeit erhält. Die Verfestigung der Arrangements zu einem System führt schließlich dazu, dass sie nicht mehr beliebig geändert werden kann. Es ist nicht ohne weiteres möglich, die bisherige Lebensführung umzutauschen oder von neuem zu beginnen. Lebensführung als Struktur verfolgt eine „Eigenlogik“ (Voß 1995, 35), und greift so steuernd in den Alltag der Menschen ein. Über die alltägliche Lebensführung als eigenem System stellen nun die Akteure kontinuierlich Verbindungen zu gesellschaftlichen Sphären her. Einerseits ermöglicht alltägliche Lebensführung die Partizipation der Menschen an der Gesellschaft. Sie haben die Möglichkeit, aktiv zu werden und gesellschaftliche Verhältnisse (un)mittelbar mitzugestalten. Andererseits stellt Alltägliche Lebensführung als Vermittlungsinstanz auch einen Mechanismus der Gesellschaft dar, um auf die Menschen formend einzuwirken (Kudera 1995; Bolte 2000).

Im Rahmen dieses Buches liegt das Hauptaugenmerk auf der Bewältigung des Mobilitätsalltags im Zug. Damit wird Mobilität zu einem wichtigen Alltags-

bestandteil mobiler Beschäftigter erhoben. Auch Mobilität muss geplant, koordiniert und ausgehalten werden. Es gibt nicht nur einen Alltag zu Hause oder am Arbeitsplatz, sondern auch dazwischen.

3.1.2 Alltägliche Lebensführung bei arbeitsbedingt Bahnreisenden

Die Alltägliche Lebensführung arbeitsbedingt Bahnreisender ist geprägt vom Unterwegssein zwischen Arbeitsort und Dienstort, Arbeitsort und Wohnung, Dienstort und Wohnung usw. Arbeitsmobile Erwerbstätige verbringen eine nicht unerhebliche Zeit in unterschiedlichen Verkehrsmitteln fahrend in Zwischenräumen und Zwischenzeiten jenseits von Arbeitsplatz und Wohnort. So ist auch die Eisenbahn seit jeher integraler Bestandteil der individuellen Arbeitsmobilität und bestimmt die Lebensführung der arbeitsbedingt Bahnreisenden deutlich mit. Gleichzeitig konstruieren die Reisenden ihr Alltagsgefüge auch mit Hilfe der aktiven Aneignung des Zugfahralltags, indem sie auch diese Phase zum integralen Bestandteil ihrer Lebensführung machen. Damit werden zwei wichtige Momente bahnbezogener alltäglicher Lebensführung benannt: Bahnfahren ist erstens eines der zahlreichen Alltagsarrangements, die zusammengefügt werden müssen. Zweitens ist Bahnfahren eine Ressource in der Alltagsbewältigung, die es geschickt zu nutzen gilt.

3.1.2.1 Die Fahrpläne des Bahn-mobilen Arbeitsalltags

Bei der Betrachtung des Alltags arbeitsbedingt Bahnreisender treffen strukturell sehr verschiedene ‚Fahrpläne‘⁴³ aufeinander. Folgende drei Bereiche sind für die Darstellung von besonderem Interesse: Der individuelle Fahrplan der Alltäglichen Lebensführung der Akteure trifft auf zeitlich-räumliche Regularien der Erwerbsarbeit und des Verkehrssystems Eisenbahn. Den mobilen Beschäftigten obliegt es, ihren Fahrplan mit den beiden fremden, tendenziell unflexiblen ‚Plänen‘ abzugleichen.

Im Bereich der Erwerbsarbeit wird der Alltag der Arbeitenden u.a. von Arbeitszeitkorridoren, Kernarbeitszeiten, Kundenterminen, örtlichen Parametern, Teamstrukturen bestimmt. Diese Fakten bilden Referenzpunkte zur Organisation individueller und struktureller Arbeitsanforderungen.⁴⁴ Die strukturellen Regelungen (z.B. Tarifverträge, Zielvereinbarungen, Arbeitsverträge, Öffnungs-

⁴³ Neben Erwerbsarbeit und Bahnfahren sind grundsätzlich auch Kinderbetreuungsstätten, Einkaufsmöglichkeiten oder Freizeitstätten als Bereiche mit eigenen Fahrplänen zu betrachten. Sie können aber, um die Komplexität zu verringern, hier keine Beachtung finden.

⁴⁴ Giddens (1987, 160) verweist mit Bezug auf Zerubavel (1981) zurecht darauf, dass es natürlich auch darauf ankommt, in welcher Unternehmens-Position man sich befindet. Die Mitarbeiter-Zeitpläne in niedrigeren Positionen werden tendenziell stärker von Unternehmensinteressen bestimmt, während Erwerbstätige in höheren Positionen die Zeitpläne eher individuell untereinander abstimmen können.

zeiten usw.) des Unternehmens bestimmen die Strukturierung des personalen Fahrplans. Die Akteure orientieren sich an Vorgaben zum Arbeitsbeginn und –ende, suchen ihren zugewiesenen Arbeitsplatz auf und arbeiten auf inhaltlicher Ebene mit entsprechenden Kollegen und Vorgesetzten zusammen.

Der Reise-Fahrplan⁴⁵ der Bahn regelt Abfahrts- und Ankunftszeiten, Abfahrts- und Ankunftsorte sowie die Fahrtwege der einzelnen Züge. Dieser Reiseplan regelt und überwacht das Verkehrssystem Eisenbahn zentral und ist grundsätzlich auf pünktliche Verkehrsbewegungen fixiert. Zeitliche oder gar räumliche Spielräume sind zunächst nicht vorgesehen, auch wenn die Erfüllung des Fahrplanes in der Praxis hochflexibel angelegt sein muss, um auf externe und interne Störungen im Fahrplanverlauf reagieren zu können. Der Reisefahrplan gibt somit die Taktzeiten des Alltags vor, wie das Zitat von Watts (2006, 6) zeigt:

„The timetable exists in another world, outside of Ada and her rucksack, or leaves on the line, or rush-hour traffic. Inside the electronic world of the timetable only binary bits can move. In the timetable, every train leaves on time, as always left on time. Its travel time is fixed into a perpetual utopia. Ada’s journey does not fit into this perfect world. Ada and the timetable do not mix well. There is tension, frustration. The timetable is self-centred rather than traveller-centred.“

Die Bahnreisenden sind dem System Bahn-Fahrplan weitgehend ausgeliefert. Sie können diesem Determinismus v.a. mit einer strukturierten und gleichzeitig sehr flexiblen Lebensführung begegnen. Ihnen obliegt es, sich diesen Plan anzueignen, indem sie ihren persönlichen Alltag auf die vorgegebenen Fahrtzeiten und Streckenführungen abstimmen.⁴⁶

Der Bahnfahrplan beeinflusst jedoch nicht nur zeit-räumliche Parameter des Alltags der Reisenden. Auch auf die soziale Zusammensetzung der Reisenden und die inhaltliche Ausgestaltung des Bahnalltags im Zug hat er mittelbaren Einfluss über das Angebot preislich und technisch verschiedener Zugprodukte. Reisende wählen ihre Reise nicht allein nach Fahrzeiten aus, sondern achten u.a. auch darauf, mit welchem Zugtyp sie unterwegs sind.

⁴⁵ Eisenbahnfahrpläne sind ein Beispiel für die Trennung von Raum und Zeit (als eine Ursache der Dynamik der Moderne) mit gleichzeitiger Neuverknüpfung im Verhältnis zu sozialen Tätigkeiten (Giddens 1997, 31f): „Ein Fahrplan von der Art derjenigen, nach denen sich die Züge der Eisenbahn richten, könnte auf den ersten Blick wie eine bloße Liste von Zeitangaben wirken. Doch in Wirklichkeit ist er ein Mittel zur Herstellung einer Raum-Zeit-Ordnung, indem er sowohl den Zeitpunkt als auch den Ort des Eintreffens der Züge angibt. Als solcher gestattet er die komplexe Koordinierung der Züge samt ihrer Fahrgäste und Frachtstücke über weite Strecken der Raum-Zeit.“ Mit Hilfe des Fahrplans ist es zu Beginn des Eisenbahnwesens erstmals systematisch versucht worden, „räumliche Bewegung in einem festen institutionellen Zeithorizont zu koordinieren“ (Kaschuba 2004, 43).

⁴⁶ Es kann jedoch gleichzeitig davon ausgegangen werden, dass Präferenzen der Reisenden in Bezug auf die Streckenfrequenzierung oder Reisezeit auf die Gestaltung des Bahnfahrplans zurückwirken.

Quer zu den beiden bisher genannten Fahrplänen liegt der personale Alltagsfahrplan⁴⁷ der arbeitsbedingt Bahnreisenden. Dieser konstruiert sich u.a. aus den Rahmenbedingungen der Erwerbsarbeit, der Orientierung am Reisefahrplan, den Ansprüchen des sozialen Umfeldes des Bahnnutzers sowie individuellen Bedürfnissen. Er stellt den Meta-Fahrplan dar, welcher alle anderen Fahrpläne des Alltags sinnvoll zu einer funktionierenden Lebensführung integriert. Es ist wichtig, dass der personale Fahrplan von hoher Flexibilität ist, um Abweichungen der Fahrpläne der in die individuelle Alltagspraxis integrierten Bereiche auffangen zu können. Die Akteure werden aufgefordert, unterschiedliche Arrangements zu arrangieren (Voß 1991). Der individuelle Fahrplan Alltäglicher Lebensführung wird im Fall der arbeitsbedingt Bahnreisenden u.a. um die Arbeits- und Bahnfahrpläne herum arrangiert. Dies bedeutet, dass sie sich ein Repertoire an Reisezeiten und –möglichkeiten erarbeiten, um z.B. auf Zugverspätungen oder Überstunden am Arbeitsplatz reagieren zu können. In ähnlicher Weise werden Kinderbetreuung, Treffen mit Freunden oder die Teilnahme an Freizeittätigkeiten organisiert.

Alltägliche Lebensführung von arbeitsbedingt Bahnreisenden bedeutet somit, dass ihr Berufs- und Privatalltag fest an das Bahnsystem gekoppelt ist und nahezu im Fahrplantakt funktioniert. Dazu gehört auch, dass Tätigkeiten des Arbeits- oder Privatalltags im Zug stattfinden. Dem Bahnfahren als integralem Bestandteil Alltäglicher Lebensführung wird eine zusätzliche Funktion jenseits der bloßen Beförderung im Alltag zugewiesen. Auf diese Art und Weise ist es möglich, die Abhängigkeit von den zeit-räumlichen Parametern des Eisenbahnverkehrs ansatzweise zu mildern. Reisezeit ist dann Tätigkeitszeit (Lyons/Urry 2004; Sheller/Urry 2006). Die Tätigkeiten sind in der Regel an die Fahrzeit, die Fahrdauer, den Zugtyp sowie das soziale Umfeld angepasst. Der Raum und die Zeit während der Bahnfahrt werden in die Organisation der Alltäglichen Lebensführung in unterschiedlicher Weise und Verbindlichkeit und in Abhängigkeit von Arbeits- und Privatsphäre integriert.

Alltägliche Lebensführung strukturiert demnach nicht nur den Alltag der einzelnen Person in seiner zeitlichen, räumlichen, sozialen und inhaltlichen Abfolge, sie ist auch integraler Bestandteil jeder Bahnfahrt und wirkt mit ihrer eigenen Komplexität auf die Gestaltung des Bahnalltags im Zug.

⁴⁷ Giddens (1987, 160) spricht in diesem Zusammenhang von Zeitplänen als „essentially time-space organizing devices“. Zeitpläne stellen ein Medium der Koordination von Ereignissen und Aktivitäten dar und sind letztlich Ergebnis unterschiedlicher Abstimmungen. Schäuble (1985, 59) nennt dies „habituelle Zeitordnungen“ als „aus alltäglichen Verhaltensweisen entstandene individuelle und/oder kleingruppenspezifische, gewohnheitsmäßige Abläufe, die eine feste zeitliche Struktur (Zeitpunkte, Dauer etc.) aufweisen“.

3.1.2.2 *Ein Zug voller Lebensführungen*

“...denn wo es sich um bloß sachliche Übermittlungen handelt, ist das Reisen einer Person eine äußerste Unbehülflichkeit und Undifferenziertheit, weil die Person eben all das Äußere und Innere ihrer Persönlichkeit, das mit dem gerade vorliegenden Sachgehalt nichts zu tun hat, als Tara mitschleppen muss.“ (Simmel 1992, 756)

Wie bereits Simmel erkannte, reisen die Menschen stets mit zweierlei Gepäck. Neben ihren eigentlichen Gepäckstücken wie Koffer und Taschen tragen die Reisenden stets auch ihr gesamtes Leben mit all den Freuden, Ängsten und Anforderungen, den kulturellen Prägungen, normativen Zeit-, Orts- und Pünktlichkeitsvorstellungen in die Welt des Bahnalltags hinein. Aber auch situative Befindlichkeiten, Vorlieben und Abneigungen usw. sind Bestandteil des Reisealltags. Dieses Alltags-Gepäck in Gestalt der individuellen Lebensführung ist eigentlich nicht immer notwendig, wenn nicht sogar für die Anwesenden belastend. Es lässt sich jedoch nicht mit Betreten des Zuges abschütteln oder unterdrücken, sondern kommt je nach Reisesituation zum Vorschein.

Alltägliche Lebensführung von arbeitsbedingt Bahnreisenden koordiniert demnach nicht nur die Ansprüche der einzelnen Alltagsbereiche, sie ist auch in allen Situationen des Alltags, wie z.B. am Arbeitsplatz, im Einkaufscenter oder eben im Zug präsent. Gerade das Zugabteil ist ein spezieller Ort mit Menschen, „who each possess their own worlds, their own possibilities, and yet must interact together in order for a train journey to be made“ (Watts 2005a, 2). Das Bahnabteil ist somit keineswegs ein alltagsfreier Raum, ganz im Gegenteil. Betreten die arbeitsbedingt Bahnreisenden ihren Zug, fährt auch ihr gesamter Alltag intendiert und unintendiert mit. Bahnreisen wird zum Treffpunkt unterschiedlichster Lebensführungen der anwesenden Personen.

Die Präsenz der Lebensführungen im Zug offenbart sich auf unterschiedlichen Wegen, wenngleich die Anwesenden meist bemüht sind, so wenig wie möglich von sich preiszugeben. In allem, was sie im Zug unternehmen, zeigt sich ein Teil ihrer Lebensführung: indem sie Bücher lesen, Arbeitsaufgaben erledigen, sich mit anderen Anwesenden unterhalten, Musik hören, essen oder auch schlafen. Über diese Handlungen ist es möglich, gewollt oder ungewollt Bezüge zum Alltag der Person außerhalb des Zuges herzustellen.

Gleichzeitig strukturiert Alltägliche Lebensführung das Verhalten der Anwesenden im Zug. Die Reise dient als Kompensationsraum und –zeit, um die unterschiedlichen Anforderungen des Alltags in Einklang zu bringen. Die Reisenden wählen partiell konkrete Tätigkeiten ihres Alltags aus, welchen sie während der Bahnreise nachgehen wollen. Entsprechend entscheiden sie sich bewusst dafür oder nehmen es in Kauf, einen Teil ihrer Lebensführung in der Öffentlichkeit des Bahnabteils im Zweifelsfall preiszugeben. Die Herausforderung besteht hier v.a. darin, zwischen individueller Privatheit und der Öffentlichkeit des Zuges einen Ausgleich zu schaffen.

3.2 Privater Alltag in der Öffentlichkeit des Zuges

Den Zug als öffentliches Verkehrsmittel darzustellen, ist, wie bereits erwähnt, nur eine Seite der Argumentation. Eine weiterführende Frage gilt den Arrangements privater Interessen der anwesenden Reisenden innerhalb der Zugöffentlichkeit. Wie sich vermuten lässt, ist der Bahnalltag der Reisenden von Aushandlungsprozessen zwischen Privatheit und Öffentlichkeit geprägt: Wie viel soll vom eigenen Alltag innerhalb der Bahnlebenswelt preisgegeben werden? Wie verhält man sich, um sich vor dem Einfluss anderer Lebensführungen zu schützen? Die Bahnreisenden befinden sich auf einer Gratwanderung zwischen privaten Interessen und öffentlicher Zug-Etikette.

Mit der Idee, Züge als Massenverkehrsmittel zu konstruieren, ist das Anliegen verbunden, die Möglichkeiten der räumlichen Beförderung einer breiten Schicht an interessierten Reisenden zugänglich zu machen. Um die Kosten für die Beförderung gering zu halten, ist es notwendig, so viele Passagiere wie möglich auf begrenztem Raum aufnehmen zu können. Gleichzeitig besteht der Vorteil des Bahnfahrens darin, dass formal gesehen grundsätzlich jede Person ohne besondere Vorkenntnisse oder Beschränkungen (mit Ausnahme des gültigen Fahrscheines) den Zug zur Beförderung nutzen kann. Entsprechend stellt der Zug als solches einen öffentlichen Raum dar, wenngleich der Eigentümer den Zugbetrieb nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten führt. Die Öffentlichkeit des Zuges bedeutet jedoch auch, dass die Privatheit der Anwesenden sich auf engem Raum versammelt und diese Öffentlichkeit gestaltet. An diesem Ort findet der Alltag statt, mit dem sich die arbeitsbedingt Bahnreisenden arrangieren müssen. Es ist sowohl Möglichkeits- als auch Restriktionsraum.

3.2.1 Privatheit und Öffentlichkeit – eine Begriffsklärung

Das Begriffspaar „privat“ und „öffentlich“ wird in der Regel als Kontrast dargestellt, wenngleich der Ausschluss eines Begriffes nicht zwingend den anderen zur Folge hat, wie Rössler (2001, 17) an einem Beispiel erläutert: „alles, was nicht privat ist, ist öffentlich, aber nicht alles, was nicht-öffentlich ist, ist privat; auch was im Prinzip ‚öffentlich‘ ist, kann ‚geheim‘ sein, wie etwa wenn politische Sitzungen zwar geheim, aber nicht privat sind“. Erst im Laufe der Geschichte entwickelte sich die Handhabung der Begriffe Privatheit und Öffentlichkeit zum Kontrastpaar des heutigen Sprachgebrauchs.

Als „the public“ wurde ursprünglich das Gemeinwohl einer Gesellschaft verstanden. Später schloss der Sprachgebrauch auch das ein, was offensichtlich der allgemeinen Beobachtung zugänglich ist. „Privat“ hingegen wurde eher im Sinne von „privilegiert“ verwendet. In der Weiterentwicklung der Begriffsdichotomie kam der Kontrollaspekt hinzu, so dass unter „öffentlich“ die Sphäre zu verstehen ist, welche „dem prüfenden Blick von jedermann zugänglich“ (Sennett 1983, 29) ist. Dagegen meint „privat“ die individuelle Kontrollbefugnis über den „abgeschirmte(n), durch Familie und enge Freunde begrenzte(n)

Lebensbereich“ (Sennett 1983, 29). Alles außerhalb dieser engen Sphäre wird als „öffentlich“ bezeichnet.

Privatheit ist also allgemein die Abschirmung vor anderen Personen und wird darüber hinaus, aus der Perspektive individueller Lebensführung, als Sphäre zur Verwirklichung des Selbst dargestellt (Weiß 2002). Die Akteure versuchen, ihre Privatheit durch Grenzziehungen zu schützen und zu kontrollieren (Obermaier 1980; Bok 1983). Dadurch soll v.a. vermieden werden, dass andere Personen auf private Entscheidungen oder Handlungen Einfluss nehmen, persönliche Informationen erhalten oder sich Zugang zu privaten Bereichen verschaffen (Westin 1970; Bok 1983; Rössler 2001). Eines besonderen Schutzes bedürfen hierbei in erster Linie Handlungs- und Verhaltensweisen, Wissen, Zeit und Raum (Zerubavel 1981; Benn/Gauß 1983; Rössler 2001). Die Akteure versuchen ihre Privatheit zu schützen, indem sie sich zeitweilig aus der Öffentlichkeit des allgemeinen Gesellschaftslebens zurückziehen (Westin 1970). Es findet eine definitive Trennung zwischen privat und öffentlich statt. Diese Trennlinie zwischen privat und öffentlich ist eher konstruiert und unterliegt kontinuierlichen Aushandlungsprozessen. Nach Kruse (1980, 105) befindet sich der Mensch in einem „Prozeß der persönlichen Anpassung, in dem ein Gleichgewicht hergestellt wird zwischen dem Wunsch nach Privatheit und dem nach Kommunikation und Offenbarung gegenüber anderen, unter Berücksichtigung der Umweltgegebenheiten und der sozialen Normen der Gesellschaft, in der man lebt“.

Am Beispiel der Stadt zeigt sich die Polarität von Privatheit und Öffentlichkeit im öffentlichen Raum besonders deutlich (Bahrtdt 1961). Öffentlichkeit als „unvollständige Integration“ (Bahrtdt 1961, 39ff) ist geprägt von einer Offenheit des sozialen Verhaltens, Repräsentativität des Verhaltens sowie Kommunikation und Arrangements über Distanzen. Die Menschen können sich ohne Beobachtung frei bewegen, ihren privaten Tätigkeiten nachgehen, ohne Rechenschaft ablegen zu müssen. Der Umgang miteinander ist von Unverbindlichkeit und Offenheit geprägt. Diese unvollständige Integration ermöglicht auch den Ausschluss privater Verhaltensweisen in einen gesonderten „autonome(n) Lebensbereich mit eigentümlicher Kultur“ (Bahrtdt 1961, 55) wie der private Haushalt.

Mittlerweile werden jedoch Tendenzen erkennbar, dass „das ‚öffentliche Leben‘ [...] ‚zu einer Sache des Beobachtens, der passiven Teilnahme, zu einer Art von Voyeurismus‘ sowie zu einer Zurschaustellung von Privatheit geworden zu sein (scheint)“ (Konter 1997, 210 in Rekurs auf Sennett 1983). Die Grenzen zwischen Privatheit und Öffentlichkeit lösen sich demnach zusehends auf.⁴⁸

⁴⁸ Sennett (1983) nennt hierfür das Beispiel des Verlusts der Grenzen intimer Empfindungen. Intimität wird zunehmend veröffentlicht und zur Schau gestellt.

Bezüglich des Forschungsgegenstandes ‚arbeitsbedingtes Bahnreisen‘ ist die Dichotomie von Privatheit und Öffentlichkeit ebenfalls von Relevanz, denn auch hier befindet sich das Verhältnis von Privatheit und Zug-Öffentlichkeit unter Veränderungsdruck. Durch die zunehmende Vereinnahmung der öffentlichen Zugumgebung für private Interessen verändert sich der technische, soziale und räumliche Charakter des öffentlichen Verkehrsmittels. Gleichzeitig verschwimmen im Bahnalltag die Grenzen des Privaten zugunsten einer öffentlichen Anteilnahme.

3.2.2 Bahnabteil als öffentlicher Rahmen privater Lebensführungen

In Rekurs auf Bahrtdt (1961) lassen sich Bahnhof und Zug als spezielle Orte öffentlicher Zusammenkünfte definieren, an denen sich auch Mechanismen städtischen Lebens wieder finden. Die Reisenden begegnen einander, nehmen Kontakt auf und gehen nach Beendigung der Reise wieder auseinander, ohne dafür weitere Verpflichtungen eingegangen zu sein. Das Aufeinandertreffen vollzieht sich nach institutionalisierten Regeln gemeinschaftlicher Bahnfahrt, so dass im Regelfall die öffentliche Situation im öffentlichen Verkehrsmittel gewahrt bleiben kann:

„30 Fahrgäste einer Straßenbahn haben 30 verschiedene Fahrziele, obwohl sie auf Tuchfühlung nebeneinander stehen und sitzen, sich gegenseitig ausweichen, wenn einer aussteigen will, meist auch höflich Wegauskunft geben, wenn man sie fragt, und sich nicht selten beim Ein- und Aussteigen behilflich zeigen.“ (Bahrtdt, 1961, 40)

Gleichzeitig ist der Zug zunächst, wie zahlreiche öffentliche Einrichtungen auch, als öffentlicher Raum rechtlich privat. Im Zug selbst gelten neben allgemeinen sozialen Regeln des öffentlichen Zusammenseins auch gegenstandsbezogene Benutzungsregeln, die das Verhalten rund um das Bahnfahren steuern. Korosec-Serfaty (1990) versteht diese Regeln in Anlehnung an Barkers' (1968) „Behavior Settings“ als leicht identifizierbare Programme und Normen, die für den jeweiligen Ort Geltung haben. Die Akteure können sich diese einfach zugänglich machen, da offensichtlich beobachtbaren, Rahmenbedingungen aneignen, indem sie sich wie ein Bahnreisender verhalten. Dies setzt voraus, dass sie die Regeln zur Benutzung des Zuges kennen. Es wird von ihnen praktisch eingefordert, dass sie zwischen öffentlicher Reiseetikette und privaten Handlungsspielräumen unterscheiden können.

Wie mehrschichtig sich Privatheit im Zug zeigen kann, zeigt Westins (1970) Unterteilung von Privatheit als psychischem Zustand in unterschiedliche Situationen wie Alleinsein, Intimität, Anonymität und Reserviertheit. Vollkommenes Alleinsein als physisch-räumliche sowie psychische Abgeschlossenheit ist beim Bahnfahren kaum möglich. Der Zug als Massenverkehrsmittel ist gerade so konzipiert, dass möglichst viele Menschen in einem Raum befördert werden können. Ebenso schwierig ist die Etablierung von Intimität als Austausch von Vertraulichkeiten. Die Anwesenheit anderer Personen in unmittelbarer Nähe behindert oftmals einen derartigen Kontakt. Dagegen spielt Anonymität als unbeo-

bachtetes bzw. unbeachtetes Agieren in sozialen Situationen im Bahnalltag eine wichtige Rolle. Es zeigt sich lediglich ein „zufälliger, abstrakter Ausschnitt der Persönlichkeit“ (Bahrdt 1961, 42), so dass die sozialen Beziehungen von Unverbindlichkeit und Oberflächlichkeit geprägt sind (Simmel 1923). Anonymität bietet den Reisenden die Möglichkeit, sich in einer größeren sozialen Gruppe aufzuhalten, ohne aktiv in Erscheinung zu treten oder Rechenschaft über ihr Handeln ablegen zu müssen. Ein reserviertes Verhalten als Verteidigung der Privatheit zeigt sich im Austausch unter Mitreisenden. Jeder kann für sich bestimmen, wie viel er über die eigene Person im Gespräch preisgeben möchte. Die Anwesenden stellen auf diese Art und Weise eine gegenseitige Distanz zueinander her (Obermaier 1980). Diese „moderne Anwesenheitsform“ wird dadurch möglich, dass die gemeinsame Anwesenheit von „Nicht-Wiederholbarkeit“ und „hochgradiger Beliebigkeit“ (Berger 1995, 105) geprägt ist.

Gerade diese soziale Distanzherstellung sieht Sennett (1983) jedoch als Problem in Bezug auf die Verteilung von Privatheit und Öffentlichkeit im Raum an. Er spricht ähnlich wie Habermas (1990) vom Verfall des öffentlichen Raumes und zeichnet am Beispiel der Entstehung von Großraumbüros die Entwicklung des Paradoxons von Sichtbarkeit und Isolation im öffentlichen Raum nach.⁴⁹ Je weniger Distanz im offenen öffentlichen Raum zwischen den Personen vorhanden ist, umso weniger Geselligkeit kann entstehen.

Die Offenheit des Bahnabteils und die technisch bedingte Nähe der Anwesenden zueinander begünstigen in ähnlicher Weise bis zu einem bestimmten Grad des Reisendenaufkommens Isolation und Anonymität während der Bahnfahrt. Für den Bahnalltag der Reisenden stellt sich die Situation ambivalent dar. Einerseits bietet die technische Offenheit des Raumes eine gewünschte Anonymität. Andererseits ist es schwieriger, diese Anonymität zu durchbrechen, um doch ein Gespräch mit Mitreisenden zu beginnen. Berger (1995, 106) spricht daher von einer „Anwesenheit“⁵⁰ ohne Kommunikation“. Die gemeinsame Anwesenheit im Zug bietet keinesfalls eine Garantie dafür, dass auch Kommunikation unter den Reisenden stattfindet. Zu Beginn des Eisenbahnzeitalters galt die Bahn noch als beliebter Kommunikationsraum, was sich im Laufe der Zeit jedoch deutlich änderte. „Vor der Ausbildung der Omnibusse, Eisenbahnen und Straßenbahnen [...] waren Menschen überhaupt nicht in der Lage, sich minuten- bis stundenlang gegenseitig anblicken zu können oder zu müssen, ohne miteinander zu

⁴⁹ Die Gestaltung offener Büroräume ohne Sicht- und Hörschutz führt seiner Meinung nach zu weniger Geselligkeit unter den Anwesenden, da Schweigen die einzige Möglichkeit ist, sich vor der Kontrolle der Anderen zu schützen.

⁵⁰ Anwesenheit wird von Berger (mit Rückgriff auf Simmel und Luhmann) als „gleichzeitige physische Präsenz von Menschen“, die sich in „einem umgrenzten Raumabschnitt“ gegenseitig „wahrnehmen“ und somit kommunizieren, verstanden (Berger 1995, 104).

sprechen“ (Simmel 1992, 727). Heute wird nach Möglichkeit gegenseitige Beziehungslosigkeit demonstriert (Bauman 1995). Bauman (1995, 229ff) verwendet hierfür den Begriff der „Vergegnung“ als „Begegnung, die vor-täuscht, keine zu sein“ und beschreibt die Beziehung zwischen den Menschen in einem öffentlichen Raum als „sozial distanziert, doch physisch nah.“ Sie sind „Unbekannte innerhalb physischer Reichweite; Nachbarn außerhalb der sozialen Reichweite. Bewohner eines Niemandslandes“. Dabei ist es nahezu eine Kunst, diese Distanz aufrecht zu erhalten, wie Bauman (1995, 231) am Beispiel des Augenkontakts weiter beschreibt:

„Es kommt darauf an zu sehen, während man gleichzeitig so tut, als würde man nicht gucken. Harmlos zu gucken, keine Erwiderung herauszufordern, Reziprozität weder zu begünstigen noch zu rechtfertigen, aufmerksam zu sein, während man Unaufmerksamkeit demonstriert. Verlangt wird eine Musterung, die sich als Indifferenz verkleidet.“

Gleichzeitig verwischt an anderer Stelle eine klare Grenzziehung zwischen Öffentlichkeit und Privatheit. Auch wenn die anwesenden Reisenden versuchen, ihre Anonymität zu wahren, dringt die Privatheit anderer Reisender zu ihnen vor, sind sie der Wahrnehmung fremder Privatheit und ihrer Lebensführungen nahezu ausgeliefert. „In der U-Bahn trifft der Passagier auf lautstarke Mobiltelefonierer, in sich gekehrte Walkmanhörer und zuweilen schlecht geduschte Arbeitspendler“ (Gegner 2002, 1). Die Reisenden befinden sich in einer „unfreiwillige(n) Gesellschaft, die so viel fremde Privatheit bietet, dass man ihr nur mit ähnlichen Schutzmaßnahmen begegnen möchte“ (Gegner 2002, 1). Es wird den Reisenden erschwert, sich von anderen Anwesenden zu distanzieren und somit die Anonymität im Bahnwagen aufrecht zu erhalten. Selbst wenn kein Kontakt zu anderen Fahrgästen erwünscht ist, drängt sich allein das Verhalten der Mitreisenden den Anwesenden auf. Es ist ein dem Bahnfahren inhärentes Problem, dass die Reisenden sich zwar vorher auf Zugtypen und Fahrzeiten sowie Klassen festlegen können, sie jedoch geringen Einfluss darauf haben, mit welchen Mitreisenden sie letztlich unterwegs sind.

Als eine wesentliche Ursache für die zunehmende Privatisierung des öffentlichen Raumes im Zug kann u.a. die Integration vielfältiger, teilweise technisch vermittelter Tätigkeiten in den Zugalltag herangezogen werden. Die Benutzung von Mobiltelefonen bspw. hält den Kontakt zum Arbeitsplatz, zu Freunden, Kollegen oder Familienangehörigen aufrecht. Die Anwesenden erleben temporär Ausschnitte aus dem Alltagsgeschehen der telefonierenden Person, wie in Kapitel 1 noch ausführlich dargestellt werden wird.

Die Reisenden haben oftmals verschiedene Unterlagen und Arbeitsmittel bei sich, die im Bahnalltag zum Einsatz kommen. Nicht nur, dass die Reisenden ihre Arbeitsunterlagen und Arbeitsmittel im Zug platzieren müssen, ihre Tätigkeiten bieten gleichzeitig eine Plattform für neugierige Blicke fremder Beobachter. Auf diese Art und Weise halten die individuellen Lebensführungen der Reisenden verstärkt Einzug in den Bahnalltag, der durch diese Vielschichtigkeit der individuellen Nutzer immer komplexer zu werden scheint. Die Bahnreise als einfaches

Medium zum Erreichen eines geographischen Zieles verliert an Eindeutigkeit. Indem die Anwesenden Tätigkeiten mit unterschiedlicher Öffentlichkeitswirksamkeit nachgehen, ist es einerseits schwieriger, die eigene Privatheit zu kontrollieren. Andererseits ist es ähnlich problematisch, sich von der ausdehnenden Privatheit anderer abzugrenzen. Das bisherige öffentliche Gefüge des Bahnreisens verändert seine Gestalt. Die Bahnreisenden werden aufgefordert, sich dieser veränderten Situation der begrenzten Öffentlichkeit und schwer eingrenzbarer Privatheit anzunehmen. Die Reisenden müssen versuchen, sich so gut es geht mit den ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln im Verlauf der Bahnreise zu arrangieren. Diese Auseinandersetzung mit den Rahmenbedingungen des Bahnfahrens erfolgt über Mechanismen der Aneignung.

3.3 Aneignung des öffentlichen Ortes Eisenbahn

Der Zug ist als öffentlicher Raum ein besonderer Ort des sozialen Aufeinandertreffens. Die Bahnreisenden sind einander oftmals fremd, verfolgen jedoch das gemeinsame Anliegen, von einem geographischen Ort zum anderen befördert zu werden. Sie nehmen in Kauf, dass sie sich in einen temporär abgeschlossenen technisch konstruierten Raum begeben und sich während der Reisezeit miteinander arrangieren müssen. Es gehört beim Bahnfahren – wie an anderen öffentlichen Orten – dazu, dass sich die Akteure auch mit den nicht-sozialen Rahmenbedingungen auseinander setzen müssen. Es obliegt den Reisenden, sich den Zug als technisches Konstrukt mit all seinen Funktionen anzueignen.

Des Weiteren – das ist eine spezifische Herausforderung des Reisens – müssen sie die Zeit, die sie für die Reise zur Verfügung haben, handhaben. Und da jeder Ort auch eine räumliche Atmosphäre aufweist, ist es notwendig, sich auch mit dieser auseinander zu setzen. Jaeggi (2005, 2) umschreibt die Anforderungen an die Fahrgäste mit den Worten „Den öffentlichen Raum gibt es als öffentlichen Raum nicht ohne seine öffentliche Aneignung“. Die Öffentlichkeit des Ortes Zug lebt demnach davon, dass unterschiedliche Personen sich darin bewegen, ihn ihren Anforderungen entsprechend nutzen, aber auch verändern und prägen. Nach Jaeggi (2005, 2) müssen öffentliche Räume folglich eine „bestimmte Gestalt“ annehmen, um letztlich auch als solche wahrgenommen zu werden.

Ähnlich verhält es sich mit dem Zug, konkret mit dem Bahnwagen und seiner technisch-räumlichen Struktur. Waren sich die Konstrukteure anfangs nicht im Klaren darüber, wie das Innere des Zuges auszusehen habe, haben sich mittlerweile feste Arrangements in Form von Reihenbestuhlung sowie der Einteilung in Kleinabteile und Großraumwagen etabliert. Diese kamen u.a. auch durch die kontinuierliche und massenhafte Nutzung des Zuges durch die Reisenden selbst zustande. Dabei stellt sich die Zugstruktur keineswegs als abgeschlossen dar, sondern befindet sich weiterhin im Wandel.

Parallel dazu verändern sich die Wahrnehmungen und Ansprüche der Reisenden an die Ausgestaltung des Bahnfahrens. Sie gehen unterschiedlichen, je nach

Ausstattung der Züge auch neuen Tätigkeiten während der Bahnfahrt nach. Wurde lange Zeit v.a. gelesen, gehört heute die Benutzung von Mobiltelefon, Gameboy oder Blackberry zum Reisealltag dazu. Für die Reisenden bedeuten diese sich kontinuierlich wandelnden Rahmenbedingungen des Bahnfahrens eine regelmäßige Anpassung und kreative Nutzung in Form von Aneignung.

Mit dem Begriff der „Aneignung“ soll im Folgenden die bisherige Argumentation zur konzeptionellen Erklärung des arbeitsbedingten Bahnalltags weitergeführt werden. Zunächst wird sich dem Begriff aus dem alltäglichen Sprachgebrauch heraus genähert, um daran anschließend die für die vorliegende Arbeit wichtigsten theoretischen Positionen vorzustellen und das eigene Verständnis von Aneignung zu entwickeln.

3.3.1 Der Terminus Aneignung im Alltag und in der Theorie

Der Begriff der Aneignung wird im alltäglichen Sprachgebrauch mit unterschiedlichen Bedeutungen belegt. In den Wörterbüchern wird Aneignung in der Regel mit ‚sich etwas zu eigen machen‘ umschrieben. Der Verweis auf die Worte ‚eigen‘ und ‚eignen‘ impliziert stets einen Bezug zum Erwerb von etwas oder zur Aufnahme in das individuelle Eigentum. Aneignung hat im allgemeinen Sprachgebrauch daher eine materielle und eine geistige Dimension. Menschen eignen sich sowohl konkrete Gegenstände (ein Buch, ein Haus usw.) als auch abstrakte Dinge (Fertigkeiten, Sprachen, Rollen, Gewohnheiten, Anschauungen, Aufgaben usw.) an. Im Prozess der Aneignung verändern sie ihre Beziehung zum Aneignungsgegenstand. Etwas zuvor Fremdes wird zu etwas Vertrautem. Man ist Eigentümer einer Sache geworden bzw. hat sich selbst als Person weiter entwickelt.

Im Verlauf der sprachlichen Entwicklungsgeschichte von Aneignung entstand darüber hinaus eine Wahrnehmung des Aneignungsaktes als entweder positiv oder negativ, je nachdem, wie rechtlich und/oder moralisch korrekt bzw. unkorrekt sich die Personen verhalten. Meist wird ein Bezug zum Rechtskontext hergestellt: Ist diese Aneignung rechtlich oder widerrechtlich? Im Rechtskontext ist der Begriff der Aneignung im Bürgerlichen Gesetzbuch in den §§954-964 BGB (Sachenrecht) integriert. Als Aneignung wird dort der „rechtmäßige Erwerb“⁵¹ des Eigentums an herrenlosen beweglichen Sachen“⁵² (Gegenstände ohne

⁵¹ Rechtmäßigkeit bedeutet hier die Übereinstimmung eines Rechtsaktes mit geltendem Recht. Im Umkehrschluss bedeutet es, dass Eigentumserwerb nicht zustande kommt, wenn die Aneignung des Gegenstandes gesetzlich verboten ist bzw. das Aneignungsrecht dritter Personen verletzt werden kann.

⁵² Herrenlose Sachen sind Dinge, an denen zum Zeitpunkt der Aneignung kein Eigentum besteht. Entweder gab es noch keinen Eigentümer oder der Eigentümer hat das Eigentum durch Willenserklärung aufgegeben.

benennbaren Eigentümer) bezeichnet (§954 BGB; vgl. Bassenge et al. 2007)⁵³. In diesen Definitionsbereich gehören nur wenige Sachlagen, z.B. das Finden von Dingen. Häufiger wird der Begriff der Aneignung im Sinne einer ungerechtfertigten Bereicherung verwendet. Entsprechend wird im heutigen Sprachgebrauch die Aneignung gegenständlicher Sachen oft eher negativ und die Aneignung geistiger Fähigkeiten eher positiv konnotiert.

Die Entwicklung und Rezeption des Aneignungsbegriffes wurde darüber hinaus auch von der Wissenschaftssprache beeinflusst. V.a. die (Rechts-)Philosophie Ende des 18. Jahrhunderts und später die Psychologie sehen in ihm einen zentralen Begriff zur Erklärung gesellschaftlicher Verhältnisse. Zu den einflussreichsten Wissenschaftsgebieten gehören die klassische deutsche Philosophie (vgl. v.a. Kant 1797; Fichte 1797; Krug 1817; Hegel 1970a, 1970b) sowie das politökonomisch geprägte Aneignungskonzept von Marx (u.a. 1971; 1974) in Zusammenarbeit mit Engels. In den 1950er bis 1970er Jahren nahm die kritische Psychologie mit der kulturhistorischen Denkrichtung von Leontjew sowie der weiteren Rezeption durch Holzkamps tätigkeitsorientierter Perspektive (1973; 1983) den Begriff wieder auf. Diese Ansätze lassen sich später in der Perspektive der Ökopsychologie durch Graumann wiederfinden. Ebenso entwickelte sich eine pädagogisch-psychologisch geprägte Rezeption des Aneignungskonzeptes durch Schleiermacher (1990), Herbart (1997) und Fröbel (1965), die im Rahmen von Bildungstheorien und Erziehungskonzepten Anwendung fand und Aneignung zunehmend als Lernprozess darstellt.⁵⁴

In wissenschaftlichen Untersuchungen (bspw. Pädagogik, Stadtsoziologie, Kulturgeschichte und Ethnographie) der jüngeren Zeit dient der Aneignungsbegriff v.a. als Erklärungsansatz konkreter Problemstellungen. Eine konzeptionelle Auseinandersetzung mit dem Begriff bleibt meist oberflächlich. Die Leistung dieser Untersuchungen ist v.a. die ausführliche Darstellung von Rahmenbedingungen und Mechanismen der subjektiven Aneignung durch die Akteure.

Im Verlauf der vorliegenden Arbeit hat sich gezeigt, dass der Aneignungsbegriff zur Erklärung des arbeitsbedingten Bahnalltags eine hilfreiche theoretische Grundlage bieten kann. Durch ihn lässt sich verstehen und erklären, wie Akteure sich in ihrer Lebensumwelt über den Dialog zu anderen Subjekten und Objekten bewegen und diese gleichzeitig kontinuierlich prägen.

3.3.2.1 Theoretische Ursprünge des Aneignungsbegriffes

Die klassische deutsche Philosophie kann als Ursprung des noch heute in ihrem Sinne verwendeten wissenschaftlichen Aneignungsbegriffes betrachtet werden. Rechtsphilosophisch wird ‚Aneignung‘ als Verinnerlichung geistigen Eigentums

⁵³ Marx (1974, 220) nennt diesen Vorgang. „bloße Aneignung“.

⁵⁴ Vgl. dazu ausführlicher Braun 2004.

verstanden, indem man etwas zur Eigenschaft von sich selbst macht (Fichte 1804; Campe 1807). Zunächst geht es hierbei lediglich um Ideen und Wissen. Diese Definition wird jedoch sehr schnell auch auf materielle Dinge ausgeweitet. Es wird eine Transferleistung beschrieben, an welche eigentumsrechtliche Prämissen geknüpft sind. Aneignung meint dann den „Übergang der Sache in das Eigentum der Person“⁵⁵ (Keiler 1988, 118). Dieser Akt setzt dabei grundsätzlich voraus, dass der jeweilige Eigentumsübergang von einer Person zur anderen auch tatsächlich rechtmäßig ist und alle anderen Personen soweit einverstanden sind.⁵⁶ Damit rücken Fragen nach der Legitimität des Aneignens und der Subjektivität der Akteure in den Mittelpunkt (Braun 2004). Aneignung stellt einen dialogischen Bezug zwischen Gegenstand und erwerbender Person dar, wie Kant (1977, 368) näher erläutert:

„ich erwerbe etwas, wenn ich mache..., daß etwas mein werde. – Ursprünglich mein ist dasjenige Äußere, was auch ohne einen rechtlichen Akt mein ist. (...) Das Prinzip der äußeren Erwerbung ist nun: Was ich (nach dem Gesetz der äußeren Freiheit) in meine Gewalt bringe, und wovon, als Objekt meiner Willkür, Gebrauch zu machen ich (nach dem Postulat der praktischen Vernunft) das Vermögen habe, endlich, was ich (gemäß der Idee eines möglichen vereinigten Willens), will, es solle mein sein, das ist mein.“

Der Wille und die Befähigung zur Aneignung einer geistigen oder materiellen Sache spielen eine wichtige Rolle für Kant, der Aneignung als spezifische Form praktischer Vernunft betrachtet.

Hegel (1970a, §44 Zusatz), der den Aneignungsbegriff ähnlich wie Marx um die Erklärung zur gesellschaftlichen Entwicklung menschlicher Lebensbedingungen erweitert, nimmt zunächst Bezug auf die äußere Natur des Menschen als anzueignende Sache und deren Veränderung:

„Alle Dinge können Eigentum des Menschen werden, weil dieser freie Wille und als solcher an und für sich ist, das Entgegenstehende aber diese Eigenschaft nicht hat. Jeder hat also das Recht, seinen Willen zur Sache zu machen oder die Sache zu seinem Willen, das heißt mit anderen Worten, die Sache aufzuheben und zu der seinigen umzuschaffen; denn die Sache als Äußerlichkeit hat keinen Selbstzweck, ist nicht die unendliche Beziehung ihrer auf sich selbst, sondern sich selbst ein Äußerliches.“

Nach Hegel ist das Spezifische der menschlichen Aneignung in Bezug auf den geistigen oder materiellen Gegenstand, dass durch die Aneignung die Sache nach dem Willen der Person verändert wird, indem sich die Person mit ihr auseinander setzt und sie für sich gewinnt, sie assimiliert:

⁵⁵ Hierbei ist zwischen Besitztum (als Vorstufe der Eigentumsbildung) und Eigentum zu unterscheiden. Im Gegensatz zur Marxschen Auffassung sind es unterschiedliche, chronologisch aufeinander folgende Momente (Hegel 1821). Etwas zu besitzen bedeutet noch nicht, auch dessen rechtlich verbrieftener Eigentümer zu sein.

⁵⁶ Eine Aneignung von materiellen Dingen ohne rechtliche Grundlage wird in diesem Sinne auch als Zueignung bezeichnet (Campe 1807).

„Sich zueignen heißt im Grunde somit nur die Hoheit meines Willens gegen die Sache manifestieren und aufweisen, daß diese nicht an und für sich, nicht Selbstzweck ist. Diese Manifestation geschieht dadurch, daß ich in die Sache einen anderen Zweck lege, als sie unmittelbar hatte; ich gebe dem Lebendigen als meinem Eigentum eine andere Seele, als es hatte; ich gebe ihm meine Seele“ (Hegel 1970a, § 44 Zusatz).

Es ist notwendig, dass diese innere Willensbekundung auch nach außen hin anderen Personen gegenüber kommuniziert, also erkennbar gemacht wird. Dadurch erst wird der Eigentumsübergang öffentlich anerkannt. Die eigentumsrechtliche Verwendung des Aneignungsbegriffs wird durch Hegel erweitert um das Moment subjektiver Beeinflussung und Veränderung der anzueignenden Sache. Es findet nicht nur eine rechtliche, sondern in erster Linie auch eine geistige und körperliche Aneignung statt. Es liegt die Betonung auf der Erklärung der Vereinnahmung der jeweiligen Sache. Aneignung findet gegenüber etwas statt.

In Anlehnung an Hegel, besonders dessen Überlegungen zur Dichotomie von ‚Entfremdung‘ und ‚Selbstbewusstsein‘, entwickelt Marx sein politisch teilweise umstrittenes Aneignungskonzept⁵⁷. Entfremdung ist im Sinne von Marx allgemein eine Störung des Verhältnisses der Individuen zu sich selbst und zur Welt. Dieser Zustand lässt sich allein durch Aneignung in Form von Inbesitznahme (also Eigentumsbildung), Ermächtigung und Sinn beseitigen (Jaeggi 2005a).

Marx erarbeitete kein strukturiertes Aneignungs-Konzept. Er verweist an zahlreichen Stellen auf den Begriff der Aneignung, verwendet ihn jedoch in sehr unterschiedlichen Kontexten. In seinen Frühschriften bspw. beschreibt Marx (1971, 240) Aneignung zunächst in sehr weit gefasster Form folgendermaßen:

„Der Mensch eignet sich sein allseitiges Wesen auf eine allseitige Art an, als ein totaler Mensch. Jedes seiner menschlichen Verhältnisse zur Welt, Sehen, Hören, Riechen, Schmecken, Fühlen, Denken, Anschauen, Empfinden, Wollen, Tätigsein, Lieben, kurz alle Organe seiner Individualität, wie die Organe, welche unmittelbar in ihrer Form als gemeinschaftliche Organe (VII) sind in ihrem gegenständlichen Verhalten oder in ihrem Verhalten zum Gegenstand die Aneignung desselben, die Aneignung der menschlichen Wirklichkeit, ihr Verhalten zum Gegenstand ist die Betätigung der menschlichen Wirklichkeit.“

Mit dieser Definition findet auch eine deutliche Abkehr von dem bisher eher am Eigentum orientierten rechtsphilosophischen Begriff statt. Das gegenständliche und sehr körperliche Handeln als persönliche Leistung steht zunächst im Mittelpunkt der Argumentation. Der Mensch eignet sich mit all seinen Sinnen seine ihn umgebende Wirklichkeit an.

⁵⁷ Wenngleich sich der Aneignungsbegriff bei Marx und Hegel trotz ähnlicher Bezugspunkte in der Argumentation deutlich unterscheidet, korrespondiert wiederum ein Teil der Marxschen Aneignungsargumentation mit dem Hegelschen naturphilosophischen Begriff der Assimilation (Keiler 1988, 105ff).

In den weiterführenden Argumentationen von Marx findet Aneignung nicht ausschließlich individuell, sondern v.a. auf kollektiver Basis statt, was letztendlich zur Formung der Gesellschaft führt. Aneignung wird zum politischen Handwerkszeug. Es ist nicht mehr die unmittelbare Wirklichkeit von Interesse, sondern die Betrachtung gesellschaftlicher Verhältnisse. Marx zeigt auf, in welcher Vielfalt die Menschen aneignend tätig werden und somit nicht nur ihre unmittelbare Wirklichkeit, sondern auch gesellschaftsstrukturelle Rahmenbedingungen beeinflussen.

Aneignung⁵⁸ bei Marx ist ein „Stoffwechsel“ (1989a, 198) mit der äußeren Natur, um die eigene und gattungsmäßige Reproduktion zu sichern. Aneignung zeigt sich als Ausdruck menschlicher wirklicher Arbeit („wirkliche Aneignung“, Marx 1974, 374), um Gebrauchswerte zu produzieren und die unorganische Natur zu formen (Marx 1976). Aneignung ist weiterhin der Eigentumserwerb der natürlichen und dinglichen Reproduktionsbedingungen in einer rechtlichen Perspektive (Übergang der Produktionsmittel) als Eigentumsbildung ohne Erwerbstätigkeit über die Okkupation von Grund und Boden (Keiler 1988, 122).⁵⁹ Aneignung versteht Marx (1974) ebenso als Ausdruck der Entwicklung des menschlichen Gattungsvermögens. Mit „individueller Aneignung“ meint Marx (1974, 10) letztlich Konsumtion und damit Entfaltung der den anzueignenden Gegenständen entsprechenden Fähigkeiten und Wahrnehmungen.

Grundsätzlich setzen somit sowohl Hegel als auch Marx ein Mensch/Lebewesen-Natur-Verhältnis voraus, welches vom Menschen aus maßgeblich gesteuert wird. In ähnlicher Weise verweisen sie auf das Spannungsverhältnis zwischen ‚Eigen‘ und ‚Nicht-Eigen‘ sowie ‚Fremd‘. Es besteht eine unterschiedlich starke Orientierung am Eigentumsbegriff als solchem und Eigentumsübergängen und –umwandlungen, wenngleich der rechtliche Begriff v.a. bei Hegel zu finden ist.

Das Spannungsverhältnis wird letztlich durch die aktive Transformationsleistung einzelner Personen(gruppen) gelöst. Das Resultat des Aneignungsprozesses ist in beiden Fällen eine Art „Einverleibung“ (Jaeggi 2005a, 2) im Sinne von (positiv als auch negativ gedeuteter) Bereicherung. Gleichzeitig ist darauf zu verweisen, dass die Personen stets auch Teil gemeinschaftlicher und

⁵⁸ Die Systematisierung des Aneignungsbegriffes von Marx ist Wacker (1977) entnommen.

⁵⁹ Diese Argumentation steht der Auffassung von Aneignung in der Rechtsphilosophie als rechtlich anerkannte und gesellschaftlich gebilligte Form der Eigentumsbildung, wie bereits eingangs erläutert, entgegen. Entsprechend entwickelte sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts der Sprachgebrauch des Aneignungsbegriffes dahingehend weiter, dass Aneignung im abwertenden Sinne eine unrechtmäßige Bereicherung darstellt. Aneignung wird somit auch zum Synonym unerlaubter Eigentumsbeschaffung, was der ursprünglichen Begriffsdefinition diametral entgegensteht (vgl. Sanders 1865, 350; Keiler 1988, 122).

gesellschaftlicher Zusammenhänge sind. Entsprechend verändern sie durch die unterschiedlichen Aneignungsleistungen gleichzeitig die Gattungs- und auch Gesellschaftsverhältnisse.

Als wichtige Erkenntnis lässt sich für die weitere Anwendung des Aneignungsbegriffes an dieser Stelle bereits festhalten, dass Aneignung stets eine Beziehung, ein Verhältnis zur Wirklichkeit jenseits der Person herstellt. Sowohl die unmittelbare Umwelt als auch die Gesellschaft sind Referenzpunkte menschlicher Aneignungsprozesse.

Wenngleich nun die klassische (Rechts-)Philosophie und das Marxsche Aneignungskonzept sich sehr ausführlich mit dem Mechanismus der Aneignung als Übergang und Veränderung beschäftigten, bleibt das konkrete Aneignungsverständnis doch recht unbestimmt. Sowohl rechtlich als auch gesellschaftspolitisch und ökonomisch orientierte Ansätze verweisen v.a. auf die anzueignenden Gegenstände. Aneignung wird hier v.a. als Ergebnis menschlicher Leistungen dargestellt. Aussagen über das Aneignungssubjekt und die an das Subjekt gestellten Anforderungen z.B. in Bezug auf notwendige Aneignungskompetenzen und Ausgangsbedingungen fehlen bis dahin.

3.3.2.2 Aneignungsgrundlagen aus der Kritischen Psychologie

Wie bereits angesprochen, fand und findet der Aneignungsbegriff eine breit rezipierte Anwendung in der Psychologie. Als Vorreiter ist hierbei v.a. die kritische Psychologie zu nennen, die grundlegende Begriffsdefinitionen vornahm. Jüngere Studien beschäftigen sich dagegen v.a. mit der Weiterentwicklung des Begriffs hinsichtlich neuer empirischer Gegenstände.

Kulturhistorische Perspektive der Kritischen Psychologie

Die Denkrichtung der kulturhistorischen kritischen Psychologie wird v.a. mit den Wissenschaftlern Wygotski und Leontjew, in Deutschland später mit Holzkamp in Zusammenhang gebracht.⁶⁰ Der Aneignungsbegriff als Synonym für den „aktiven Erwerb spezifisch menschlicher Verhaltensformen und – dispositionen“ (Keiler 1983, 91) findet hier in Zusammenhang mit menschlichen Entwicklungsprozessen und Kultur⁶¹ Anwendung.

⁶⁰ Dabei beziehen sich die Darstellungen grundlegend auf die Arbeiten von Marx, wenngleich von Kritikern dieser Denktradition in Frage gestellt wird, ob sich das Marxsche Aneignungskonzept als Grundlage für die entwickelten Argumentationen wirklich eignet (vgl. v.a. Wacker 1977).

⁶¹ Kultur stellt sich nach Wygotski (in Anlehnung an die klassische deutsche Philosophie) als „linear fortschreitender Prozeß der Ansammlung der jeweils besten Resultate individueller und kollektiver Tätigkeit in Wissenschaft, Kunst und Technik“ (Keiler 1983, 91) dar.

Entsprechend verstehen Wygotski⁶², der Begründer der kulturhistorischen Denktradition, und später auch Leontjew unter Aneignung aus entwicklungspsychologischer Perspektive einen „Grundmechanismus der individuellen psychischen Entwicklung“ (Keiler 1983, 93). Im ersten Schritt macht sich das Individuum die sozialen, im gesellschaftlich-historischen Prozess ausgebildeten Formen und Arten der Tätigkeit auf der äußeren Ebene zu eigen. Zentrale Mechanismen des Aneignungsprozesses sind Werkzeuge wie Sprache oder „gesellschaftliche[r] Zeichensysteme“ (Keiler 1983, 93). Auf einer zweiten Ebene wandeln sich die in äußerer Form angeeigneten Prozesse der ersten Ebene in innere, geistige Vorgänge um (Keiler 1983). Die über Sprache vermittelte Aneignung der allgemeinemenschlichen Erfahrungen ist der wichtigste Faktor der individuellen psychologischen Entwicklung (des Kindes)⁶³ (Keiler 1983, 94).

Dieser Aneignungsprozess wird als Notwendigkeit der menschlichen Gattung verstanden, „sich die Erfahrungen anzueignen, die die Menschheit im Laufe ihrer Geschichte gesammelt hat“ (Leontjew 1967, 367) und sich als gesellschaftliches Wesen zu entwickeln. Graumann (1990) nennt es später die doppelte Sozialität der Aneignung.

Leontjew nimmt zwei weitere Präzisierungen vor: das kindliche Spiel ist erstens die für das Vorschulalter zentrale Form der Aneignung menschlicher Wirklichkeit. Zweitens ist zwischen „formaler Aneignung“ und „wirklicher Aneignung“⁶⁴ zu unterscheiden (Leontjew 1982, 280). Formale Aneignung bezieht sich auf allgemeinemenschliche Erfahrungen (Essensregeln, Verkehrsregeln usw.), die v.a. in der Sprache zum Ausdruck kommen. Wirkliche Aneignung als Verinnerlichungsprozess meint dagegen, dass die erworbenen Kenntnisse zu „lebendigen Kenntnissen“ und damit zu Erfahrungen werden (Keiler 1983, 95). Aneignung ist somit ein Lern- und Erfahrungsprozess.

Dieses Aneignungsverständnis ist für die vorliegende Arbeit dahingehend von Interesse, dass es die subjektive Auseinandersetzung mit dem Gegenstand zur Weiterentwicklung der eigenen Person und Zuhilfenahme von Werkzeugen und Ressourcen betont. Aneignung findet nicht abstrakt statt, sondern ist ein indi-

⁶² Wygotski geht es um Bedingungen der gesellschaftlich-historischen Entwicklung der „Vermenschlichung“ psychischer Prozesse. Er erforschte Mechanismen, aufgrund derer sich „natürliche Psychismen“ in kulturell geprägte „höhere psychische Funktionen“ umbilden (vgl. aufgrund fehlender Übersetzungen von Wygotskis Veröffentlichungen Keiler 1983, 92).

⁶³ In seinen Studien zum Aneignungsbegriff arbeitet Leontjew v.a. im Bereich der Entwicklungspsychologie im Zusammenhang mit pädagogischen Ansätzen zum Thema der Entwicklung praktischer geistiger Tätigkeit von Kindern.

⁶⁴ Der Begriff der „wirklichen Aneignung“ bei Leontjew folgt jedoch einem anderen Verständnis im Vergleich zu Marx. Leontjew (1979) meint die Verinnerlichung als Erfahrungsansammlung auf mentaler Ebene in Form von Lernen während Marx (1976) auf die Produktion von Gebrauchswerten in Auseinandersetzung mit der gegenständlichen Natur rekurriert.

vidueller Lernprozess, der unterschiedliche Kompetenzen erfordert. Damit wird der Prozesscharakter von Aneignung deutlich, der sich kontinuierlich fortsetzt.

Neuere Ansätze der kulturhistorischen kritischen Psychologie

Die Vertreter der Umwelt- bzw. Ökopsychologie (Chombart de Lauwe 1976; Graumann 1976; 1990) verwenden den Aneignungsbegriff im Rahmen ihrer Ausführungen zum Thema „appropriation of space“. Ihnen geht es um das Verhältnis von einzelnen oder kollektiven Individuen zu räumlichen Umwelten wie Wohnung, Arbeitsplatz, Restaurant, Park usw. „Appropriation of space“ meint aber auch eine territoriale Okkupation städtischer Lebensräume in direkter oder symbolischer Hinsicht v.a. bei Kindern (Keiler 1988).

Graumann (1990) verweist in der Weiterentwicklung des Leontjewischen Ansatzes auf die Person-Umwelt-Dialektik des Aneignungsbegriffs und nimmt auch Bezug auf den Marxschen Aneignungsbegriff. Aneignung in diesem Sinne meint Auseinandersetzung mit der Natur (als Umwelt) in Form ihrer Bearbeitung und Nutzung. In der Auseinandersetzung mit den sie umgebenden Gegenständen entwickeln die Menschen Fähigkeiten und Fertigkeiten, die der Entwicklung der eigenen Persönlichkeit dienen. Aneignung ist ein Veränderungsmoment und vollzieht sich auf anthropologisch-historischer und psychologischer Ebene. Graumann betont v.a. die aktive und interaktive Komponente dieser Mensch-Umwelt-Beziehung. Er stellt den Menschen als Teil einer durch individuelle Aneignungsmechanismen begrenzten Umwelt dar und fügt entsprechend einen Zwischenschritt zwischen Individuum und Gesellschaft ein. Gesellschaftliche Aneignung funktioniert zunächst über die Aneignung individueller Umwelten.

3.3.2.3 Der Aneignungsbegriffs in anderen Sozialwissenschaften

Die Verwendung des Aneignungsbegriffs in anderen sozialwissenschaftlichen Disziplinen geht weit über dessen Rezeption in der Kritischen Psychologie hinaus. Der Aneignungsbegriff dient dort als Erklärungsgegenstand gesellschaftlicher Prozesse und als empirisches Vokabular zur Beschreibung von Handlungen. Gemeinsam ist den im Folgenden beschriebenen Ansätzen, dass der Begriff der Aneignung in seiner Erklärungskraft nicht immer vertiefend hinterfragt wird. Vielmehr ist er eine Grundlage zur Deutung spezifischer Phänomene.

Aneignung ‚von unten‘: Alltagsgeschichte, Cultural Studies und Kulturosoziologie

Aus der Perspektive der Alltagsgeschichte, die den historischen (Arbeits)alltag einzelner Akteure anhand von Dokumenten, Filmen und Fotografien aufarbeitet, umschreibt Lüdtke (1989) den Aneignungsbegriff als „soziale Praxis“ der Menschen. Gegenstand seiner Forschungen sind die unterschiedlichen Möglichkeiten, wie Akteure mit individuellem und gesellschaftlichem Nutzen und Kosten umgehen. In seinen Berichten stellt er in historischer Perspektive dar, wie gesellschaftliche Zumutungen oder Anreize als Interessen und Bedürfnisse,

aber auch als Ängste und Hoffnungen wahrgenommen, bearbeitet und zugleich hervorgebracht werden. Dabei lehnt auch er sich hier v.a. an den Marxschen Begriff der Aneignung an. Ihm geht es um die „Formen“, in denen die Akteure sich die Welt „aneignen“ und stets gleichzeitig verändern (Lüdtke 1989, 12). „Individuen und Gruppen formen das Profil ihrer Wahrnehmungs- und Handlungsweisen nicht jenseits, sondern in und durch gesellschaftliche Beziehungen“ (Lüdtke 1989, 13). Aneignung geschieht nicht unabhängig von gesellschaftlichen Bezügen, sondern ist stets Bestandteil und Resultat sozialer Handlungen.

Ähnlich wie die Vertreter der Alltagsgeschichte sehen auch kultursoziologische Forscher (Herkommer et al. 1984, 197ff) im Aneignungsbegriff einen wichtigen Beitrag zur Darstellung des Alltags. Entsprechend definieren sie Alltag als „routinierte individuelle Aneignung von Lebensverhältnissen“ (Herkommer et al. 1984, 199). Aneignung meint hier die Ausgestaltung der Lebenswelt und damit im weiteren Sinne die Reproduktion gesellschaftlicher Verhältnisse. Aneignung findet im individuellen Alltag über habituelles Verhalten (in Anlehnung an Bourdieu 1991) statt. Alles, was Subjekte sich aneignen, produzieren sie als Lebensumstände. Das kultursoziologische Aneignungsverständnis wird vor dem Hintergrund sozialer Lagen und Klassen entwickelt. Die Wissenschaftler nehmen eine mikrotheoretische Perspektive der Aneignung ein, indem sie die Aneignungsmechanismen im individuellen Alltag der Akteure verorten, der habituell gestaltet wird.

Eine etwas andere Rolle spielt Aneignung im Rahmen der Cultural Studies. Allen voran ist es der Kulturtheoretiker Michel de Certeau, der die Perspektive auf die „Künste des Alltags“ (Winter 2001, 198) richtet. Im Mittelpunkt der Untersuchungen stehen alltägliche Praktiken von Personengruppen, welche eher unauffällig und am Rand der gesellschaftlichen Aufmerksamkeit agieren (Subordinierte, Marginalisierte, Ausgeschlossene) und sich in vorgegebenen Ordnungen ihre persönlichen Freiräume durch „Kunstfertigkeit, Erfindungsgeist, Kombinieren und das Ausnützen von Möglichkeiten, von Lücken im System“ (Winter 2001, 200) schaffen. Die Aneignung aufgezwungener Ordnungen bzw. Systeme erfolgt durch widerständiges Handeln (Coups) im individuellen Alltagsgeschehen. Die Subkulturen, Gegenkulturen, Minderheiten, alternativen Strömungen unterlaufen bestehende Strukturen durch Widerstand, Widerständigkeit, symbolische Einwände sowie kleine, unscheinbare Veränderungen alltäglicher Praktiken. Das ist das wirkliche Leben in seiner kulturellen Vielfalt, das „Gemurmel der Gesellschaften“ (de Certeau 1988, 9).

Zentraler Ansatzpunkt der Cultural Studies ist das Verhältnis von individueller Handlungsfähigkeit und struktureller Ordnung: die „Kunst des Eigensinns als Kritik der Macht“ (Winter 2001, 21). Kultur wird aktiv ausgehandelt, fabriziert, inszeniert, um sich einen individuellen Handlungsrahmen zu schaffen. Kultur ist demnach Kommunikation und ein in die „Gewöhnlichkeit des Alltagslebens“ (Winter 2001, 348) integrierter Prozess, „in dem aus der Interaktion zwischen historisch gegebenen gemeinsamen Bedeutungen und individuell oder in der

Gruppe eigensinnig geschaffenen Bedeutungen neue gemeinsame Sinnrahmen entstehen“ (Winter 2001, 348). Der Aneignungsbegriff wird hier vermittelt über den Eigensinn als den Akteuren inhärenter Drang, bestehende Ordnungen nach individuellen Interessen zu gestalten. Zentrales Merkmal ist der Widerstand. Indem sich die ‚Gegenständigen‘ gekonnt durch bestehende Ordnungen bewegen, eignen sie sich ihre strukturelle Wirklichkeit an. Aneignung zeigt sich hier als Werkzeug, um bestehende Ordnungen ‚von unten‘ zu durchdringen und sie somit nach eigenen Vorstellungen trotzdem zu verändern.

Aneignung als individueller Entwicklungsprozess in der Sozialisationssoziologie

Das Aneignungsverständnis der Kritischen Psychologie lässt sich auch im Rahmen der Sozialisationssoziologie wieder finden. Hurrelmann (2002, 7) bezeichnet Sozialisation als „Prozess der Entwicklung der Persönlichkeit in produktiver Auseinandersetzung mit den natürlichen Anlagen, insbesondere den körperlichen und psychischen Grundmerkmalen (der ‚inneren Realität‘) und mit der sozialen und physikalischen Umwelt (der ‚äußeren Realität‘)“. Auch er geht von einer Wechselwirkung zwischen Mensch und Umwelt aus, wobei sich die Menschen sowohl auf die natürliche als auch gesellschaftliche Wirklichkeit beziehen, um sich ein eigenes Bild der Welt zu konstruieren. Es steht die Persönlichkeit im Mittelpunkt, wie sie ihre Biographie im kulturellen und sozialen Kontext entwickelt und sich gleichzeitig mit der aktuell vorherrschenden Umwelt auseinander setzt. Die Entwicklung der eigenen Persönlichkeit ist die lebenslange Aufgabe der Menschen, wobei gerade – im Gegensatz zur Kritischen Psychologie – der Aneignungsprozess gleichzeitig auch immer die Mechanismen der Aneignung entwickelt und verändert.

Wenngleich Hurrelmann in seiner Theorie auf den Aneignungsbegriff als Sozialisationsmechanismus verweist, bleibt seine begriffliche Deutung weitestgehend unklar. Es wird bei ihm jedoch besonders deutlich, dass der Mensch gezwungen ist, sich kontinuierlich mit seiner komplexen Umwelt subjektiv auseinander zu setzen, um sich im Rahmen seiner Wirklichkeit weiter zu entwickeln. Aneignung ist kein Moment oder temporäre Phase, sie ist auch nicht an bestimmte gesellschaftliche Ordnungen geknüpft, sondern eine lebenslange Aufgabe.

Aneignung als Erklärungskonzept zur Bewegung im Raum: Sozialpädagogik, Stadt- und Raumentwicklung

Vor dem Hintergrund des Aneignungsbegriffs der Kritischen Psychologie oder der Bildungstheorien und Erziehungskonzepte des 19. Jahrhunderts⁶⁵ wurde Aneignung auch in der Sozialpädagogik zum grundlegenden Begriff. Aneignung stellt den Ansatzpunkt für ein Konzept dar, welches vertiefend im Rahmen der

⁶⁵ Siehe dazu ausführlicher Braun 2004.

Entwicklung von Kindern, Jugendlichen und Erwachsenen die eigentätige Auseinandersetzung mit materieller und symbolischer Kultur, die v.a. räumlich vermittelt ist, in den Mittelpunkt stellt. Wie setzen sich v.a. Kinder und Jugendliche im Aneignungsprozess mit Räumen auseinander und schaffen gleichzeitig neue räumliche Strukturen? Aneignung beschreibt hier eine „subjektive aktive Gestaltung und Veränderung von Räumen und Territorien“ (Deinet/Reutlinger 2004, 7) und wird somit zum „Bildungsprozess im Raum“ (Deinet/Reutlinger 2004, 8). Räume werden hierbei nicht nur territorial wahrgenommen, sondern besitzen auch eine soziale Komponente. Es ist der kindliche Aneignungsprozess, den bereits Leontjew untersuchte, welcher in erster Linie ein Lernprozess ist, um sich in der sozial-räumlichen Umgebung zu orientieren.

Der Raum als Umweltkomponente von Aneignung steht in zahlreichen Untersuchungen der Stadtsoziologie, Raumplanung, Geschlechter- bzw. Kinder- und Jugendforschung sowie Sportsoziologie im Mittelpunkt.⁶⁶ Damit erhält der Aneignungsbegriff einen konkreten Bezug zu einem Gegenstand unmittelbarer Wirklichkeit.

Die Perspektive auf räumliche Aneignungsmechanismen ist dann von besonderem Interesse, wenn stadträumliche Umgebungen zunehmend verbaut werden, so dass sozialräumliche Nischen eingeengt werden und eine unbeschwerte Aneignung gerade städtischer Räume erschwert wird. Es werden v.a. unterschiedliche Aneignungschancen territorialer Räume vor dem Hintergrund einer städtebaulichen Entwicklung betrachtet, die sich mit der Gestaltung öffentlicher zu Lasten privater Räume befasst (Obermaier 1980). Gleichzeitig wird aber auch eine Verbindung zur Mobilität als Bewegung und Beweglichkeit hergestellt. Lebensräume, besonders kindliche, lassen sich v.a. über Mobilität aneignen (Krause/Schömann 1999). So definiert Obermaier (1980, 1) Aneignung zunächst als einen „auf Selbstbestimmung im Umgang mit der physischen Umwelt gerichtete(n) Prozeß, der nicht nur Rezeption eines Angebotes im Sinne der Anpassung an Verhaltensmöglichkeiten bedeutet, sondern wesentlich auch aktive Auseinandersetzung mit der Umwelt in Form von Einflussmöglichkeiten auf die Gestaltung physischer Gegebenheiten und sozialer Abläufe“ meint. Die Menschen sind bestrebt, ihre räumliche Umwelt ihren eigenen Anliegen entsprechend zu beeinflussen und für sich zu nutzen. Räume werden somit nicht nur als solche wahrgenommen, sondern in ihrer Charakteristik auch bearbeitet und verändert. Im Unterschied zu gegenständlichen Dingen liegt hier die Betonung darauf, dass „Räume [...] nicht angeeignet (werden) wie Dinge, die man in Besitz nimmt, vielmehr sind es die in den verschiedenen Praxen heraus gebildeten Haltungen und Verhaltensweisen den Dingen gegenüber, also die

⁶⁶ Vgl. u.a. Obermaier 1980; Fröhlich et al. 1997; Thabe 1997; Krause/Schömann 1999; Kramer 2002; Herlyn et al. 2003.

Aneignung von Raum- und Dingverhältnissen“ (Sobiech 2002, 36). Der (meist städtische) Ort wird zum zentralen Bezugspunkt von Aneignung.

Eine weitere Möglichkeit der Raumaneignung bietet u.a. Sport als körperliche Bewegung im Raum (Sobiech 2002; Feltz 2002). Auch er ermöglicht letztlich eine Wahrnehmung räumlicher Strukturen und damit räumliche Aneignung: „Raumaneignung heißt v.a. handlungs- und entscheidungsfähig in und über Räume zu werden, was eine Nutzung und Gestaltung konstituierender Räume ebenso nach sich ziehen kann, wie eine Vermeidung“ (Feltz 2002, 53).

Aneignung als Erklärungsansatz in der Mobilitätsforschung

Mit Rekurs auf die kulturhistorische Psychologie sowie in Anlehnung an die Ökopsychologie versteht Dick (2001; vgl. auch Dick/Zinn 2007) in seinen Forschungen zur Mobilität im Auto Aneignung als „Integration bisher fremder Gegenstände, Orte, Ideen oder Bedeutungen in die eigenen vertrauten Bezugssysteme“ (Dick 2001, 97) durch die Person. In Anlehnung an Leontjews Begriffspaar der formalen und wirklichen Aneignung unterscheidet Dick zwischen kultureller Aneignung und subjektiver Vertrautheit:

„Das kulturell Angeeignete ist bei weitem nicht das subjektiv Vertraute. Kulturell muss der Aneignungsanspruch allumfassend sein, um die Subjekte zu entlasten, diese erhalten oder erwerben lediglich eine begrenzte Legitimation, etwa durch Ausbildung und Arbeitsteilung, und überlassen andere Felder anderen Personen und Institutionen“ (Dick 2001, 97).

Der gesamte Vorrat an kulturellen Aneignungsgegenständen ist so umfassend, dass die Menschen nicht in der Lage sind, sie sich in Gänze zu verinnerlichen. Subjektiv kulturelle Aneignung meint dann analog, dass sich die Akteure vorhandene, bereits kulturell erfundene, entdeckte, gefestigte Mechanismen, Strukturen, Dinge (wie u.a. Sprache) aneignen, sie erlernen. Sie bedienen sich in ihrem Aneignungsprozess sozusagen der vorgefertigten Kultur als Ressource. Dabei betreten sie – metaphorisch gesprochen – bereits vorhandene Pfade, orientieren sich in ihrem Tun an bestehenden Wegweisern.

Auch Fortbewegung ist eine wesentliche kulturelle Ressource. Ein prototypisches Medium stellt das Auto dar. Es wird benutzt, um zu reisen und sich somit die fremde Umwelt subjektiv anzueignen. Reisen meint hier „aktive Aneignung subjektiver Identität im Wechselspiel aus vertrauter und fremder Kultur“ (Dick 2001, 104). Damit wird erstmals eine konkrete Verbindung vom Aneignungsbegriff zu Mobilität und Verkehr hergestellt und ein Prozess jenseits der gegenständlichen Arbeit beschrieben. Mobilität und Verkehrsmittelnutzung sind Teil eines Aneignungsprozesses auf geographisch-räumlicher Ebene. Raumaneignung erfolgt über Mobilitätsverhalten, u.a. im Verkehrsmittel, wobei die Aneignung von Verkehrsmittel zu Verkehrsmittel variiert. Mit dem Auto unterwegs zu sein ist aufgrund der technisch unterschiedlichen Fortbewegung und Konstruktion von wesentlich anderen Rahmenbedingungen geprägt als die Zugfahrt oder das Fliegen. Allerdings wird bei Dick das Auto als anzueignendes

Verkehrsmittel an sich nicht berücksichtigt. Die Herausforderung zum Handling des Autos und Agieren im Straßenverkehr bleibt im Hintergrund.

Neben Michael Dick (2001) hat auch Vincent Kaufmann (2002) im Rahmen seiner Überlegungen zum Zusammenhang der Termini von Mobility und Motility den Begriff der Aneignung (appropriation) mit Bezug auf Jean Remy (2000) in die Mobilitätsforschung eingebracht. Die Verwendung des Terminus Aneignung dient zur Erklärung, wie mobile Akteure Zugangsmöglichkeiten und Kompetenzen zur Mobilität interpretieren und letztlich Mobilität organisieren.

Indem sich Menschen für ein Verkehrsmittel oder eine Mobilitätsform entscheiden und es somit für nutzbar und ihrem Alltag entsprechend tauglich befinden, werden sie auch Anstrengungen unternehmen, sich Zugang zu dieser Mobilitätsform zu verschaffen und entsprechende Kompetenzen aufbauen. Aneignung meint hier die Nutzung und Erweiterung persönlicher Ressourcen zur Benutzung eines bestimmten Verkehrsmittels, um auf die gewählte Art und Weise mobil sein zu können.

Bei Kaufmann wird im Gegensatz zu Dick deutlich, dass Aneignung im Bereich der Mobilität und Verkehrsmittelbenutzung nicht voraussetzungslos ist, sondern Ressourcen in Form von Entscheidungswillen und Kompetenzen benötigt. Gleichzeitig bleibt er in seiner Erklärung von Aneignung als einer Rahmenbedingung von Mobilität an dieser Stelle auch stehen und führt nicht weiter aus, wie Aneignung im Mobilitätsalltag konkret passiert oder nach welchen Mechanismen sie funktioniert.

Insgesamt zeigt sich, dass Aneignung bei räumlichen Bewegungen, mit oder ohne Verkehrsmittel, einen wichtigen Erklärungshintergrund bietet, um menschliches Handeln verstehen zu können. Aneignung zeigt sich übergreifend als Herausforderung und Mittel zugleich, um den Anforderungen des individuellen Alltags und gesellschaftlicher Ordnungen zu begegnen. Gleichzeitig ist Aneignung eine wichtige Ressource, um sich selbst als Individuum zu entwickeln und als gesellschaftliches Wesen zu verorten. Aneignung basiert auf aktivem Handeln, ist keine Momentaufnahme und wirkt in unterschiedlicher Weise nach. Aneignung ist ein zentraler Mechanismus, um als Mensch an gesellschaftlichen Kontexten teilzunehmen. Im Folgenden soll nun auf der Grundlage der bisherigen Ausführungen näher erläutert werden, welchem Aneignungsverständnis die vorliegende Arbeit zum arbeitsbedingten Bahnfahren folgt.

3.3.2 Das theoretische Aneignungsverständnis beim Bahnfahren

Aneignung ist, so das Resümee des vorangegangenen Kapitels, ein „grundlegendes Moment und Ergebnis der menschlichen Lebenstätigkeit“ (Konter 1997, 27). Sie verweist auf die menschliche Auseinandersetzung mit der direkt umgebenden Wirklichkeit durch Handlungen. Dabei ist der Mensch nur in der Lage, sich auf jeweils einzelne Ausschnitte seiner gesamten Wirklichkeit zu beziehen. Die Individuen eignen sich „spezifische, raumzeitlich eingegrenzte

physische und soziale Situationen und Strukturen an – und zwar innerhalb und in Bezug auf kleine *soziale* Gruppen (Arbeitskollegen, Familie, soziale Netze usw.), zu bestimmten *Zeiten* und an bestimmten *Orten*“ (Konter 1997, 203). Die unmittelbare Wirklichkeit der hier untersuchten arbeitsbedingt Bahnreisenden ist der Bahnalltag in Form von Organisation und Durchführung der jeweiligen Zugreisen. Bahnfahren wird hinsichtlich der Aneignung von Mitreisenden, Fahrzeiten, Zugtechnik und der räumlichen Bewegung zwischen unterschiedlichen Orten bestimmt.

Den Rahmen der einzelnen Wirklichkeiten wie der des Bahnfahrens bildet der Alltag der Menschen. Er ist v.a. von einem „praktischen Bewusstsein“ (Giddens 1995, 36) geprägt. Die Menschen wissen in den meisten Situationen wie sie sich verhalten müssen, ohne konkret darüber nachzudenken. Es sind die Routinen und „typisierten Schemata“ (Giddens 1995, 73), die eine sichere Grundlage der Alltagsgestaltung bilden. Aneignung erfolgt entsprechend überwiegend *routiniert* und *selbsttätig, alltäglich*. Erst in unbekannten Situationen ist es notwendig, sich neu zu orientieren. Dann erfordert auch der Aneignungsprozess umfassendere materielle und immaterielle *Ressourcen* oder *Werkzeuge*, die zielgerichtet eingesetzt werden müssen und sich durch Aneignung wiederum kontinuierlich festigen und erweitern. Aneignung erfolgt nicht voraussetzungslos, sondern benötigt einen Pool von Erfahrungen, Wissen etc., um sich veränderte oder neue Umwelten zu erschließen bzw. Routinen aufrecht zu erhalten. Bahnreisende müssen sich bspw. vorher informieren, welche Abläufe und Regularien bei der Nutzung des Zuges zu beachten sind. Sie müssen Erfahrungswissen aufbauen, wie die Reise am besten durchgeführt werden kann. Gerade zu Beginn des Eisenbahneinsatzes war es für die Reisenden eine Herausforderung, mit dem Zug und nicht mehr mit der Kutsche unterwegs zu sein, wie folgendes Zitat aus Sachs (1990, 111) umreißt:

„Überstürzt zum Zuge zu hetzen, sich umhüllt von Rauch und Lärm ein Coupé anweisen zu lassen, für den unwirschen Kondukteur das Billet aus dem Wams fummeln, dann ratternd durch die Lande geschossen zu werden, und das Ganze noch unter den aufdringlichen Augen des gemeinen Volkes, nein, das war gegen die rechte Ordnung, da war ein Schlag gegen die gute alte Zeit, das lieferte den Reisenden einer anonymen Maschinerie aus und war für die kultivierte Lebensart entwürdigend.“

Aneignung zeigt sich entsprechend als originär *praktisches* Vorgehen. Praxis ist der spezifische Typus aktiver Beziehungen zur unmittelbaren Wirklichkeit, um diese in Handlungen individuell zu gestalten. Praktisches Handeln stellt entsprechend das Vermittlungsglied zwischen dem Menschen als Subjekt und der ihn umgebenden Wirklichkeit als Objekt dar. Es vereint im ganzheitlichen Aneignungsprozess sowohl bewusste und unbewusste Aspekte, Emotionen und Motive als auch die Ziele der Akteure (Konter 1997). Bahnfahren kann nur angeeignet werden, wenn die Bahnreisenden auch wirklich mit der Bahn fahren und ihre Erfahrungen sammeln, sich mit der Situation der Bahnreise auseinandersetzen müssen. Erleben und Aneignung sind so zwei Mechanismen eines Prozesses. Dabei sind es zunächst banal anmutende Prozesse, die durchlaufen

werden müssen, wie bspw. die Beschaffung der Fahrkarte, das Finden des richtigen Zuges, des richtigen Abteils und des richtigen Sitzplatzes.

Aneignung ist als lebenslanger praktischer und psychischer *Prozess* angelegt, der parallel zur biographischen Entwicklung (Lebenslauf) verläuft und in unterschiedlichen situativen Kontexten stattfindet. Dabei lassen sich die Akteure zunächst von ihren individuellen Antrieben, Interessen und Zielen leiten, wenngleich sie stets von den Rahmenbedingungen ihrer Umwelt geprägt sind. Im Verlauf ihres Lebens erweitern sie ihre Ressourcen und Fähigkeiten und bringen so ihre Entwicklung voran. Aufgrund der kontinuierlichen Weiterentwicklung des Bahnreiseverkehrs und –alltags sind auch die Bahnreisenden selbst gezwungen, ihre Position als Bahnreisende regelmäßig zu überdenken und anzupassen. Das Bahnreisen ist nicht statischer Natur, sondern verändert sich durch technische Neuerungen und auch durch das Verhalten der Reisenden selbst. Die Bahnreisenden können sich nicht auf ihre Erfahrungen verlassen, sondern müssen sich immer wieder den veränderten Rahmenbedingungen des Bahnreisens stellen. Dazu gehören u.a. kompetentes Nutzerverhalten bei veränderten Vertriebswegen bezüglich der Fahrkartenbeschaffung, Gewöhnung an neue technische Zugumgebungen wie den Fernverkehrszug ICE oder gar sein französisches Pendant TGV.

Aneignung ist auch ein *sozialer* Prozess. Der Bezug auf unterschiedliche Alltagssituationen verweist gleichzeitig auf eine Beziehungsebene zu anderen Personen. Sie sind wichtige Ressourcen in der Vermittlung von Aneignungsmechanismen bzw. Werkzeugen, aber auch selbst Aneignungsobjekt in Form sozialer Umgebungen. Aneignung hat nicht nur Auswirkungen auf die eigene Person, sondern auch auf die in der jeweiligen Teilwirklichkeit des Alltags anwesenden Personen. Gerade Bahnfahren vollzieht sich nicht im sozialen Vakuum, sondern ist von hoher Sozialität geprägt. Das Verhalten einer Person im Zug bspw. kann sich auch auf das Verhalten anderer Anwesenden auswirken.

Des Weiteren gestalten die Akteure als *Subjekte* in ihren alltäglichen Aneignungsprozessen auch „sich selbst, ihre sozialen Beziehungen untereinander und die gesellschaftlichen Verhältnisse“ (Konter 1997, 35). Durch Aneignung wird nicht nur die Umwelt verändert, auch die Aneignenden selbst unterliegen einem Veränderungsprozess. Darin besteht ja auch das Ziel der Aneignung: die individuelle Nutzbarmachung externer Ressourcen der unmittelbaren und mittelbaren Wirklichkeit. Das verinnerlichte Äußere wird zum Bestandteil des subjektiven Selbst, wie bereits von Hegel (1970a) betont wurde.

Bahnreisende sind entsprechend Akteure, die aufgrund ihrer subjektiven Handlungen zu Bahnreisenden werden und diese Rolle kontinuierlich ausbauen sowie an die Rahmenbedingungen anpassen. Durch das Reisen verändert sich die Perspektive der Bahnreisenden auf diese Form der Mobilität, wie auch sie selbst als Teil der Bahnreisegemeinschaft die soziale Dynamik im Zug gestalten und langfristig prägen.

Auf diese Art und Weise stellen sich die aneignenden Subjekte als integraler und sich integrierender Bestandteil der Gesamtgesellschaft dar. Dabei bezieht sich der Mensch in seinen Wahrnehmungen und Handlungen nicht direkt auf die Gesamtgesellschaft, sondern im Rahmen seiner Möglichkeiten aneignend auf seinen überschaubaren Alltag. Damit kommen sowohl der Aneignung als auch dem Alltag und somit der Alltäglichen Lebensführung als Klammer der Alltagsarrangements eine zentrale Rolle als *Schnitt- und Vermittlungspunkt* zwischen Gesellschaft und Individuum zu (Herkommer et al. 1984; Voß 1995).

Das heißt auch, dass Aneignung als Alltagspraxis eine *kreative und aktive Leistung* ist. Der Alltag besteht aus „Handlungsketten“ in Form einer „dichte(n) Folge von Entscheidungs- und Orientierungsfragen, von Interaktions- und Kommunikationsakten, in denen soziales Verhalten von Regeln geprägt wird und sich zugleich selbst seine Regeln schafft“ (Kaschuba 1989, 191). Im Abgleich mit individuellen Interessen und Motiven müssen sich die Menschen gegenüber den bestehenden Rahmenbedingungen durchsetzen. Um den eigenen Ansprüchen entsprechend mit der Bahn fahren zu können, müssen die Reisenden selbständig überlegen, welche Angebote genutzt, welche Regeln beachtet werden sollten, um sich die Bahnfahrt so angenehm wie möglich zu gestalten. Das Verkehrsunternehmen bietet unterschiedliche Optionen, derer sich die Reisenden nach eigenem Gutdünken bedienen müssen. Wer günstig reisen möchte, muss wissen, welche Tickets zu welchen Konditionen verfügbar sind. Wer im Zug arbeiten möchte, sollte im Vorfeld bspw. entscheiden, welche Klasse, Abteil und auch Reisezeit er am besten nutzt.

Aneignung bedeutet ebenfalls, dass die Subjekte sich in ihrem Aneignungshandeln stets auf einen *Gegenstand* in ihrer Umwelt beziehen, sich mit ihm aktiv auseinander setzen. In welcher Weise dieser angeeignet wird, ist von der Gestalt und dem Charakter des Aneignungsgegenstandes als Objekt sowie von der Situation, dem Standort und auch der Perspektive der Aneignenden auf den Gegenstand abhängig. Aneignung passiert entsprechend auf sehr unterschiedliche Art und Weise, verschiedene Ressourcen werden situationsspezifisch abgerufen oder müssen unter Umständen auch erst neu erworben werden. Bahnreisen gliedert sich somit in kleine Schritte der Aneignung. Es ist nicht möglich, es in seiner Gesamtheit zu erfassen, sondern realisiert sich von Situation zu Situation. Dazu gehört im Bahnalltag bspw. der Kauf von Fahrkarten, die Auswahl der Züge, Reiserouten und Fahrzeiten, das Verhalten gegenüber den Bahnangestellten, die Platzsuche im Zug usw.

Aneignung ist also eine notwendige Grundlage, um eine kontinuierliche Alltagsgestaltung zu ermöglichen. Sie gewährleistet u.a. das Zurechtfinden in den unterschiedlichen Sphären des individuellen Alltags. Aneignung als subjektive, aktive und prozesshafte Leistung der Menschen erfolgt in Bezug auf materielle und immaterielle Gegenstände der sie umgebenden Wirklichkeit. Aneignung als Wechselwirkung zwischen Person und Umwelt ist damit gleichzeitig ein Vermittlungsinstrument zwischen Mensch und Gesellschaft. Sowohl die aneig-

nenden Personen als auch die gesellschaftliche Wirklichkeit unterliegen durch Aneignung einem kontinuierlichen Veränderungsprozess. „Die Aneignung überindividueller Bezüge ist gleichzeitig rekonstruktiv und konstruktiv, sie reagiert auf das »Faktum des Verbundenseins« ebenso wie sie es schafft“ (Jaeggi 2005b, 259). Es werden im Rahmen der Aneignung fremde Ressourcen bewusst vereinbart und internalisiert, wie die Menschen auch selbst Ressourcen in den Aneignungsprozess einbringen müssen.

Aneignung des von Mobilität geprägten Alltags kann auf zweierlei Art und Weise untersucht und dargestellt werden. Zunächst ist es notwendig, sich den Mobilitätsalltag als Ganzes anzueignen, sozusagen die einzelnen Alltagsbereiche inklusive Mobilitätspassage im Rahmen der Alltäglichen Lebensführung aufeinander abzustimmen. Welche Funktionen werden welcher Sphäre zugeordnet? Wie werden Tätigkeiten arrangiert, um letztlich ein funktionierendes Alltags-system zu haben? In Bezug auf die vorliegende Forschungsarbeit wird danach gefragt, welche Funktionen die Bahnreise neben der Beförderung übernehmen kann, um sich den von Mobilität geprägten Alltag insgesamt erfolgreich anzueignen.

Des Weiteren steht für den vorliegenden Gegenstand der arbeitsbedingten Mobilität im Zug die Aneignung des Bahnfahrens im Mittelpunkt des Interesses. Wie eignen sich arbeitsbedingt mobile Menschen die Rahmenbedingungen der in einer besonderen Öffentlichkeit stattfindenden Bahnfahrt als spezielle Sphäre der Alltagswirklichkeit an? Dabei wird es nicht nur um die „Beherrschung symbolischer Regeln und Funktionen“, wie Hildebrandt et al. (2001, 50) es darstellen, gehen. Aneignung des Bahnfahrens ist eine komplexe Leistung, um sowohl ordnungsgemäß im Zug fahren als auch individuelle Prämissen, die über die Beförderung hinausgehen, gegenüber der öffentlichen Umgebung durchsetzen zu können.

Aneignung des Bahnalltags ist vor dem Hintergrund der bisherigen theoretischen Ausführungen wie folgt zu definieren: Es ist die subjektive (Re-)Produktion von Reise-Praktiken und Sinnzuschreibungen zur aktiven Gestaltung der (arbeitsbedingten) Bahnfahrt in einem öffentlichen Setting auf der Grundlage materieller und immaterieller Alltagsressourcen in Abgleich mit bahnstrukturellen Rahmenbedingungen.

Diese komplexe Formel der Aneignung des arbeitsbedingten Bahnalltags gilt es im empirischen Teil anhand des Datenmaterials wieder aufzulösen.

4 Die Bahn als empirisches Forschungsfeld

“Train travel, similiary, requires not a map but a constant iterative negotiation and translation between travellers, luggage, trains and tickets, in order to reach a destination. Unlike a car driver, a train traveller does not set off with a spatial course but with a destination in mind; with the desire to become a traveller and through that transformation of the self and the world of tickets and trains around them, to reach that destination.” (Watts 2005a, 13)

Nach Watts ist es also fast eine Kunst, Bahn zu fahren. Bahnreisen gestaltet sich stets unterschiedlich und ist doch in seinem Wesen ähnlich. Die Bahn bzw. der Zug ist ein vielschichtiges Forschungsfeld. Wird von Bahn gesprochen, kann die Eisenbahn als Schienenverkehrsmittel, der Zug als technisches Vehikel oder das Unternehmen in seinen organisatorischen Strukturen gemeint sein. Anliegen des Kapitels ist es, einen Einblick in die organisatorische und verkehrstechnische Entwicklung dieses häufig ambivalent wahrgenommenen Verkehrsmittels zu geben wie auch allgemein auf die strukturellen Rahmenbedingungen einer Bahnfahrt in der heutigen Zeit einzugehen. Gerade das historische Erbe dieses Verkehrsmittels prägt auch heute noch die Wahrnehmung, wenn vom Bahnfahren gesprochen wird. Einerseits setzt das Monopol-Unternehmen Deutsche Bahn AG alles daran, Kritik und Vorurteile aus zurückliegenden Zeiten des Bahnverkehrs zu beseitigen. Andererseits werden große Anstrengungen unternommen, eine verklarte Bahnreiseromantik aufrecht zu erhalten. Der Begriff Bahnverkehr impliziert mittlerweile beides zugleich: Innovation und Tradition. Das heutige Bild der Menschen von der Bahn lässt sich irgendwo dazwischen verorten.

4.1 Entwicklung des Eisenbahnverkehrs⁶⁷

Während von Beginn der Ära Eisenbahn bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges die breite Bevölkerung auf die Bahn angewiesen war, um an entfernte Orte befördert zu werden, ist es heute umgekehrt. Mittlerweile nutzen die Menschen v.a. das Auto. Die Eisenbahn hat ihre einstige Dominanz verloren. Die

⁶⁷ Das Wörterbuch der Deutschen Gegenwartssprache (Klappenbach/Steinitz 1964, 1014) definiert Eisenbahn wie folgt: „Durch einen Motor oder Dampf betriebenes Verkehrsmittel mit eisernem Schienenstrang und eigenem Bahnkörper, das riesige Entfernungen überwindet.“ Er wird seit etwa 1820 in dieser Form für das Verkehrsmittel verwendet. Abgeleitet wurde er aus dem Bergbau, bei dem ab dem 18. Jahrhundert für Schienen Eisen statt Holz verwendet wurde (Wissenschaftlicher Rat der Dudenredaktion 1999). Auf diesen verkehrten anfangs von Tieren oder Menschen gezogene Wagen zur Beförderung von Erzen oder Kohle. Später erleichterte die Dampflokomotive den Transport (Kracke/Stölting 1994; Dostal 2004).

Geschichte der Eisenbahn in Deutschland ist eine Entwicklung, deren Höhepunkt bereits zu Beginn erreicht war. Politische Entscheidungen und technische Neuerungen im Verkehrsbereich behinderten an unterschiedlichen Stellen einen erfolgreicherer Weiterverlauf. Die Menschen heute haben zum Verkehrsmittel Bahn eine ambivalente Beziehung. Zahlreiche Vorurteile gegenüber der einstigen Staats- bzw. Behördenbahn, welche eher „Beförderungsfälle“ (Hofmaier 2000, 59; o.V. 1997, 44) als Fahrgäste beförderte, wiegen schwer. Gleichzeitig ist die so genannte Eisenbahnromantik ungebrochen. Regionale Traditionsbahnen werden aufgrund des großen Interesses wieder belebt und erfolgreich vermarktet.

Die Anfänge der Bahn

1825 wurde in England die erste öffentliche Eisenbahnstrecke der Welt zwischen Stockton und Darlington eröffnet. Die erste deutsche Bahnstrecke nahm den Eisenbahnverkehr 1835 zwischen Nürnberg und Fürth auf. Zunächst wurden ausschließlich Güter transportiert, doch es zeigte sich bald, dass es rentabel ist, auch Menschen per Eisenbahn zu befördern (Steinkohl 1999). Das Reisen (u.a. per Postkutsche) war vorher v.a. eher begüterten Personen vorbehalten gewesen. Mit Einführung der Eisenbahn konnten und mussten nun auch andere Bevölkerungsschichten mobil werden. Damit rückte Mobilität zunehmend in den Alltag derjenigen Menschen, die bis dahin kaum weitläufige Mobilitätserfahrungen gesammelt hatten (Steinkohl 1999).

Die Beförderung erfolgte zunächst in drei Wagenklassen: 1. Klasse mit gepolsterten Bänken, 2. Klasse mit Holzbänken und 3. Klasse⁶⁸ ohne Dach. Schlaf- und Speisewagen kamen erst um 1870 auf (Gottwald 1997). Dabei löste das Verkehrsmittel Bahn die Postkutsche nur langsam ab. Das Kutschennetz war gut ausgebaut und bei den bisherigen Reisenden bekannt und etabliert. Das Bahnfahren dagegen war anfangs ein ungeliebtes Abenteuer. Die Reisenden schreckte die „Flüchtigkeit der Bilder und eine auf die Wahrnehmung von Mahlzeiten reduzierte Reiseerfahrung“ (Beyrer 1997, 99) eher ab. Erst mit der Zeit wurde das Verkehrsmittel Eisenbahn den Menschen sympathischer. V.a. finanzielle Erleichterungen spielten eine wichtige Rolle. So war es plötzlich möglich, für relativ wenig Geld entfernte soziale Kontakte zu pflegen (Sumpf 1999). Die Menschen konnten mit dem Verkehrsmittel Eisenbahn somit erstmals weite Reisen und den Transport von umfangreichen Gütern über lange Strecken auf relativ schnelle, zuverlässige sowie günstige Art und Weise realisieren. Während der Industrialisierung galt die Eisenbahn und ihre Entwicklung als

⁶⁸ Die 3. Klasse wurde in den 50er Jahren abgeschafft, da die Ansprüche der Reisenden gestiegen waren (Dostal 2004).

„Marktbildner“ (Rosenberg 1968, 163)⁶⁹, indem Raumüberwindung wesentlich erleichtert wurde, wenngleich ihre anfänglich hohe Attraktivität vom Zuwachs industrieller Produktion und entsprechender Arbeitskräftenachfrage geprägt wurde. Die Eisenbahn beseitigte bis dahin bestehende Schwierigkeiten der Raumüberwindung im Güterverkehr, indem große Rohstoffmengen in kurzer Zeit transportiert werden konnten. Das steigerte den Warenumlauf, die Arbeitsproduktivität und die Nachfrage nach Materialien und senkte gleichzeitig die Produktionskosten. Durch Schnelligkeit, Regelmäßigkeit, Massenhaftigkeit, Preisgünstigkeit und Sicherheit für den gesamten Verkehr wurde die Eisenbahn ein zentrales Verkehrs- und Transportmittel (Blaich 1974; Fremdling 1975).

Gleichzeitig war die Bahn, indem sie geeignete technische und organisatorische Voraussetzungen schuf, ein wichtiger Katalysator für die Erweiterung lokaler Arbeitsmärkte (Blaich 1974; Drexler 1999). Arbeitsbezogene Pendelwanderungen per Eisenbahn stiegen enorm an. Die Voraussetzungen für die breite Nutzung der Bahn als Verkehrsmittel bestanden u.a. darin, dass Haltestellen an der Eisenbahnlinie eingerichtet wurden, die Beförderungstarife sich moderat gestalteten, der Zeitaufwand des Transports relativ gering war und die An- und Abfahrtszeiten sowie die hohe Zugfolge-Frequenz der Alltagsorganisation der Reisenden entgegen kam. Seitdem entstanden auch Eisenbahnstrecken, die ausschließlich für den Personenverkehr bestimmt waren.

Zu Beginn der arbeitsbezogenen Pendelreisen im Zug wurden verschiedene Arten preisgünstiger Arbeiterfahrkarten eingeführt, die Arbeiter als regelmäßig Reisende gewinnen sollten. Um die Fahrtkosten auf niedrigem Niveau zu halten, blieb der Komfort für diese Reisenden wesentlich beschränkt. Es entstand zu dieser Zeit sogar eine 4. Wagenklasse, so genannte Stehwagen, welche ohne Dach und an einer Seite offen konstruiert waren (Blaich 1974). Diese Klasse wurde allerdings zu Beginn des 20. Jahrhunderts wieder abgeschafft, weil zu viele Reisende sie nutzten, die Eisenbahnbetreiber jedoch keinen Gewinn damit erwirtschafteten (Blaich 1974; Dostal 2004).

Insgesamt entwickelte sich in Deutschland das Bahnsystem als Gemisch aus gewinnorientierten Privatbahnen und am öffentlichen Interesse orientierten Staatsbahnen (Reichseisenbahnen) eher unorganisiert. Grund dafür war die Zersplitterung in zahlreiche eigenständige Länder, welche die Hoheit über ihre Bahnen besaßen. Entsprechend galt es als große Errungenschaft, als alle Bahnen mit einem einheitlichen Stromsystem betrieben wurden, einer einheitlichen Signalordnung folgten und sich auch auf ein einheitliches Bahnpolizeireglement einigten (Ziegler 1996). Zunächst entstanden bis Mitte des 19. Jahrhunderts v.a. privat initiierte Bahnen. Später entdeckten die Staaten die Bedeutung des Eisen-

⁶⁹ Vgl. zur Rolle der Eisenbahn im Prozess der Industrialisierung auch Ziegler 1996.

bahnverkehrs und schalteten sich zunehmend in den Bau von Eisenbahnlinien und Fahrzeugen ein. 1847 wurde der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen gegründet, in dessen Rahmen sich die Staaten über gemeinsame Normen der Eisenbahntechnik und betriebliche Kooperationen zu verständigen begannen (Deutsche Bahn AG, Kommunikation Konzerngeschichte 2007). Durch die enge Kopplung der Eisenbahnen an staatliche Gewalt wurden diese zum Instrument staatlicher Politik. Gleichzeitig war die Bahn noch in hohem Maße nach militärischen Strukturen organisiert. Gerade in den Anfängen des Eisenbahnwesens wurden zahlreiche Bahnbeschäftigte v.a. aus dem Militär rekrutiert. Das Personal galt in dieser Zeit auch als „Reservearmee“, welche u.a. noch immer regelmäßig an Manövern teilnehmen musste (Dostal 2004).

Trotz bzw. aufgrund der unterschiedlichen einzelstaatlichen Engagements im Bahnreiseverkehr war es nicht möglich, eine einheitliche, überstaatliche Reichsbahn zu formieren. Es wurde lediglich das so genannte Reichseisenbahnamt als übergreifende Institution gegründet, welches jedoch stark reglementierte Befugnisse hatte und somit nahezu handlungsunfähig war (Berndt 2005a). Erst 1920, fast 50 Jahre nach Reichsgründung, war es möglich, die acht einzelnen Staatsbahnen zur Deutschen Reichsbahn zu fusionieren.⁷⁰

1924 fand schließlich die Umwandlung der Reichsbahn in die „politisch, verwaltungsmäßig und finanziell nominell unabhängige Deutsche Reichsbahngesellschaft“ (Berndt 2005b) mit dem Ziel statt, als privatwirtschaftliches und gewinnorientiertes Unternehmen zu agieren. Der Neustart der Deutschen Reichsbahn wurde dadurch erschwert, dass sich aufgrund des Ersten Weltkrieges sowohl Fahrzeuge als auch Strecken in desolatem Zustand befanden. Darüber hinaus wurde das vereinigte Staatsunternehmen für wirtschafts- und sozialpolitische Ziele instrumentalisiert, indem bspw. gemäß Versailler Vertrag die Eisenbahn für Reparationsleistungen verpfändet wurde (Dostal 2004; Berndt 2005b). Das ebenfalls im Jahr 1924 verabschiedete Reichsbahngesetz, welches die Organisation der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und deren staatsrechtliche Stellung regelte, legte z.B. eine Schuldverschreibung der Deutschen Reichsbahn über elf Milliarden Goldmark zugunsten der Siegermächte des Ersten Weltkrieges auf. Für Reparationen sollte die Reichsbahn zwischen 1926 bis 1964 jedes Jahr 660 Mio. Goldmark aufbringen (Linden 1966, Berndt 2005b).

⁷⁰ Damit wurden dem Deutschen Reich nicht nur sämtliche Verkehrsinfrastrukturen der Bahnen übereignet, sondern auch alle Schulden und Beschäftigungsverpflichtungen für das Personal aller einzelnen Bahnen. Bereits 1919 hatten die Länderbahnen zusammen ca. 4,95 Milliarden Mark Defizit angehäuft. Dies bedeutete, dass die Reichsbahn letztlich wesentlich mehr Arbeitnehmer im Dienst hatte, als für die Wirtschaftlichkeit des Betriebes notwendig waren. Die damit verbundenen finanziellen Probleme gestalteten sich noch gravierender (Berndt 2005a).

Nichtsdestotrotz hatte die Bahn als staatlich betriebenes Unternehmen sozialpolitisch einen hohen Stellenwert in der gesellschaftlichen Wahrnehmung. Sie galt als Staat im Staat. Die Mitarbeiter profitierten davon, dass sie ein gesichertes Einkommen hatten und unterschiedliche Sozialleistungen⁷¹ in Anspruch nehmen konnten (Dostal 2004). Gleichzeitig erlebte die Deutsche Reichsbahn in den 1920er Jahren mit dem erfolgreichen Bau zahlreicher weiterentwickelter Lokomotiven aus technischer Sicht einen neuen Aufschwung. Auch der Grundstein für ein Schnellfahrnetz auf Schienen wurde schon in dieser Zeit gelegt. Bereits 1927 wurde eine Elektrolokomotive in höherer Stückzahl produziert, welche auf dem damaligen Schienennetz Geschwindigkeiten von ca. 150km/h erreichte (Berndt 2005c).

Das staatlich gelenkte Bahnunternehmen verschuldete sich jedoch u.a. aufgrund hoher Personalkosten und Kriegsreparaturleistungen aus dem Ersten Weltkrieg trotz technischen Erfolgs weiter. Durch überdurchschnittlich zahlreich gewährte soziale Maßnahmen für die Mitarbeiter und die Ignoranz gegenüber wirtschaftlicher Rentabilität entwickelte sich die Bahn letztlich von einer wichtigen Einnahmequelle erneut zur Schuldenbahn (Dostal 2004).

Jüngere Bahn-Geschichte

Kurz nach dem Zweiten Weltkrieg kam es zu einem weiteren Aufleben des Eisenbahnverkehrs. Der Zug galt in dieser Zeit für die Beförderung von Personen und Gütern als wichtigstes Verkehrsmittel und war somit für das Überleben der Menschen unverzichtbar. Zunächst waren Flüchtlingsströme und Heimkehrer im Zug unterwegs. Auch so genannte Hamsterkäufe wurden per Bahn erledigt (Siegmann 2005). Später begannen die Menschen wieder mobiler zu werden, indem sie zahlreiche Verwandte und Bekannte in weiterer Entfernung mit dem Zug besuchten. Ebenso sind wichtige Rohstoffe zur täglichen Versorgung der Bevölkerung durch das Land transportiert worden, denn „ohne die Kohlezüge brannte im Lande kein Ofen und kein Herd, leuchtete keine Glühbirne und lief keine Fabrik“ (Wollny/Knippling 1997, 7).

Doch mit der Währungsreform 1948 änderte sich die Situation schlagartig, die Züge waren plötzlich nahezu leer, da die Menschen kein Geld mehr für Reisen zur Verfügung hatten. Das Reichsmarkguthaben der auf dem Territorium der damaligen BRD neu gegründeten Deutschen Bundesbahn wurde gleichzeitig auf

⁷¹ Zur Vorbeugung von ständig auftretenden Erkrankungen des Fahrpersonals wie Rheuma, Atemwegs- oder Verdauungsproblemen wurden z.B. in Bahnhofsnähe Wannen- und Dampfbäder eingerichtet. Darüber hinaus stand für die Mitarbeiter in Speisesälen für geringes Geld Essen bereit und es wurden subventionierte Dienstwohnungen an die Mitarbeiter vermietet. Bis Ende des 19. Jahrhunderts hat man sogar eine Zeit lang Freibier als nahrhaftes und billiges Nahrungsmittel auf Anraten der Ärzte ausgeschenkt (Dostal 2004).

Null entwertet. Dabei musste die Bundesbahn – im Gegensatz zu allen anderen europäischen Bahnen – für die Beseitigung der Kriegsschäden selbst aufkommen. Das Bahnunternehmen musste sich erneut verschulden. Auch ein so genanntes 7-Punkte-Programm, in welchem u.a. Tarifierhöhungen, Personalabbau sowie Befreiung von der Ausgleichszahlung an die Bank Deutscher Länder festgehalten waren, um die Bahnentwicklung zu unterstützen, erzielte keinen nachhaltigen Erfolg (Dostal 2004).

Die Eisenbahntechnik war mittlerweile derart veraltet, dass sie nicht einmal mehr mit den technischen Höchstleistungen vor dem Krieg vergleichbar war (Wolf 1986; Kamp 2000a). Betriebsanlagen wie Bahnhöfe, Brücken, Lokschuppen und Stellwerke bestanden oftmals nur noch als Ruine und konnten nur notdürftig repariert werden (Kamp 2000a). Die 30.500 km Schiene⁷², über die das Unternehmen noch verfügte, befanden sich in einem bedenklichen Zustand. Die bundesdeutsche Verkehrspolitik unter Verkehrsminister Christoph Seehofer förderte nach 1945 v.a. den Straßenverkehr und hemmte die Restaurierung und den Ausbau des Schienenverkehrs. Der Bund als Eigentümer des Unternehmens hatte nie Anstrengungen unternommen, eine umfassende Sanierung und Modernisierung der Bahn in Angriff zu nehmen (Wolf 1986). Ganz im Gegenteil, Streckenstilllegungen sollten die zunehmenden Verluste des Unternehmens ausgleichen: „Das erste Verkehrsmittel, das sich alle Schichten leisten konnten, verkam zu einem Anbieter für diejenigen, die keine anderen Transportmöglichkeiten hatten“ (Berndt 2005b).

Zudem stellte die Teilung Deutschlands für das westliche Eisenbahnunternehmen eine deutliche qualitative Schwächung dar. Nord-Süd-Verbindungen waren kaum vorhanden, die zahlreichen Ost-West-Verbindungen wurden eingestellt (Wolf 1986). Nahezu alle großen Eisenbahnknotenpunkte, Brücken, Bahnhöfe sowie auch Züge waren zerstört. Zum Aufbau des Eisenbahnsystems fehlten sowohl das Geld als auch der politische Wille. Es wurde weitestgehend an der Bahnrestrukturierung gespart. Das Schienennetz wurde den damaligen Erfordernissen nicht mehr angepasst und ab 1960 zurück gebaut. Bis Mitte der 1980er Jahre wurden auf diese Weise 8.000 km Strecke auf Busbetrieb umgestellt sowie 3.500 km Strecke ganz stillgelegt (Wolf 1986; Meschenmoser 2003; Berndt 2005b). Der beschleunigte Autobahnbau stellte v.a. beim Langstreckentransport eine qualitative Schwächung des Eisenbahnverkehrs dar. Bis dahin war die Bahn das bei weitem kostengünstigste Transportmittel in diesem Sektor. Innerhalb kürzester Zeit wurde der Transport von Personen und Gütern durch öffentliche Verkehrsmittel von einer lange Jahre dominierenden Rolle in eine Randposition gedrängt. Berndt (2005c) umschreibt die damalige Situation

⁷² Im Vergleich dazu waren es 1990 nur noch 26.900 km, nach der Vereinigung von Reichsbahn und Bundesbahn 41.100 km und 2002 wieder 35.800 km (BMVBW 2003).

der Eisenbahn mit den Worten „Während überall Reformeuphorie herrschte, versank die Bahn im Dornröschenschlaf.“ Technische Neuentwicklungen kamen entsprechend nur zögerlich zum Einsatz. Erst 1977 wurde das Zeitalter der Dampfeisenbahn beendet. Diesel- und Elektrolokomotiven eroberten den Eisenbahnmarkt. Im Fernverkehr wurde die Entwicklung von Hochgeschwindigkeitszügen⁷³ wie dem InterCity und später InterCityExpress und entsprechenden Schienentrassen vorangetrieben (Meschenmoser 2003; Berndt 2005c).

Bei der Deutschen Reichsbahn⁷⁴ in der damaligen DDR, welche als volkseigener Betrieb weitergeführt wurde, gingen die Reparatur und Entwicklung des Eisenbahnwesens noch schleppender voran. Die Reichsbahn musste nach dem Zweiten Weltkrieg erneut umfangreiche Reparationszahlungen v.a. an die Sowjetunion leisten. Es wurden Lokomotiven, Oberleitungen, Stellwerke und ganze Bahnstrecken abgebaut, die von der Reichsbahn selbst noch gen Osten transportiert werden mussten. So wurden bspw. über 12000 Kilometer Gleise bis 1947 abgebaut (Kamp 2000b).

Allerdings war die Eisenbahnpolitik der DDR, im Gegensatz zur Bundesrepublik, daran interessiert, auch Nebenstrecken des Schienennetzes, sofern noch vorhanden, weitestgehend zu erhalten und gleichzeitig den individuellen Pkw-Verkehr eher verhalten zu unterstützen (Meschenmoser 2003). Durch den Mangel an Rohstoffen und technischer Infrastruktur vollzog sich die Entwicklung der Bahn sehr langsam. Infolgedessen waren das Streckennetz und die Bahnhöfe zum Zeitpunkt der Deutschen Wiedervereinigung 1990 überwiegend veraltet. Traditionelle Dampf- und Diesellokomotiven prägten noch zu dieser Zeit das Erscheinungsbild der Reichsbahnflotte (Meschenmoser 2003).

4.2 Die Deutsche Bahn AG

„Die Bahn ist kein Betrieb wie jeder andere. Sie steht für ein großes politisches Traditionsthema: Mobilität. [...] Die Bahn war nie nur ein Verkehrsmittel. Sie war und ist ein politisches Instrument. Mit ihr macht man Wirtschaftspolitik, weil ohne gute Verkehrswege keine Industrieansiedlung möglich ist; Finanzpolitik, weil dann Gemeinden Gewerbesteuer einnehmen; Sozial-, Arbeitsmarkt- und Bildungspolitik, weil ohne Mobilität der Arbeitnehmer, der Alten, der Frauen, die arbeiten wollen, der Jugendlichen, die zur Schule müssen, keine entlegene Region bewohnt bleibt. Und man macht Klimapolitik, weil die Bahn das bislang umweltfreundlichste Massenverkehrsmittel ist, das wir haben.“ (Fehrle 2007, 1)

⁷³ Bereits Ende der 1960er Jahre experimentierte man an Neigetechnik-Zügen. Allerdings erachtete man den Einsatz derartiger Züge damals als nicht notwendig (Berndt 2005c).

⁷⁴ Die DDR hat den Namen „Deutsche Reichsbahn“ weitergeführt, um die Betriebsrechte der Bahn für das gesamte Berlin zu bekommen. Die Besatzungsmächte nach dem Zweiten Weltkrieg hatten diese Rechte allein der Deutschen Reichsbahn übertragen. Mit einer Namensänderung hätte die DDR den Verlust der Rechte riskiert (Dostal 2004).

Einen markanten Wendepunkt in der Organisation und Entwicklung des Bahnwesens stellt die so genannte Bahnreform im Rahmen der Privatisierung des Bahnunternehmens dar. Nach jahrzehntelanger staatlicher Eigentümerschaft soll erstmals wieder ein privatwirtschaftlich agierender Verkehrskonzern etabliert werden. Dieser Weg der Privatisierung, welcher von massiven Umstrukturierungen begleitet wurde und noch wird, dient dem Ziel, sich vom Image des ‚Sanierungsfalls‘ und der ‚Behördenbahn‘ zu lösen und als weltweit führendes, progressives und kundenorientiertes Verkehrsdienstleistungsunternehmen anerkannt zu werden.⁷⁵

Bereits seit Mitte der 80er Jahre war das Vorhaben ‚Bahnreform‘ Gesprächsthema in Politik und Wirtschaft (Hüning/Stodt 1999). Grund dafür war die zunehmend defizitäre wirtschaftliche Lage des Unternehmens und die damit einhergehende Belastung des Staatshaushaltes. Am 5. Januar 1994 wurde mit der Eintragung ins Handelsregister ein wichtiger Grundstein zur Privatisierung des Bahnunternehmens und gleichzeitigen Deregulierung des Verkehrssektors gelegt. Das traditionelle Staatsunternehmen wurde unter der Überschrift „Jahrhundertwerk Bahnreform“ (Dürr 1992, 9) mittels Eisenbahnneuordnungsgesetz (EneuG) sowie Änderung des Grundgesetzes in eine Rechtsform überführt, welche nunmehr ausschließlich kaufmännischen Gesichtspunkten und nicht mehr vorrangig politischen und sozialen Prämissen Rechnung trägt. Nur so konnte das Unternehmen aus dem in den vorangegangenen Jahren gestiegenen Verlust von 67 Milliarden DM herausgeführt, grundlegend saniert und im Sinne der Wettbewerbsfähigkeit restrukturiert werden (Deutsche Bahn 1994; Bagger 2001). Bis dahin galt die Bahn verfassungsrechtlich nach Artikel 87 Absatz 1 GG als staatliche, bürokratisch organisierte und zentralistisch koordinierte ‚Quasi-Behörde‘ mit der in §28 des Bundesbahngesetzes verankerten Anforderung, wie ein Wirtschaftsunternehmen nach kaufmännischen Gesichtspunkten zu agieren. Das bedeutete, dass das Unternehmen einerseits als Eigentum des Staates einen öffentlichen Auftrag zu erfüllen hatte, aber gleichzeitig gewinn- und marktorientiert arbeiten sollte (Bagger 2001). Dabei war bereits 1920 mit der Entstehung der Eisenbahnverwaltung klar, dass die Doppelrolle der Bahn als staatlich-hoheitliche Organisation und erwerbswirtschaftliches Transportgeschäft weder sinnvoll noch praktikabel ist (Holst 1997).

Die Reorganisation des Unternehmens erfolgte in mehreren Etappen.⁷⁶ Gesetzliche Grundlagen wurden v.a. Anfang der 1990er Jahre auf den Weg gebracht, als auch die Deutsche Reichsbahn der damaligen DDR an die Deutsche Bundes-

⁷⁵ Nach eigenen Aussagen ist die Deutsche Bahn AG das größte Eisenbahn-Verkehrsunternehmen in Europa, weltweit das zweitgrößte Unternehmen im Bereich Transport und Logistik sowie der größte Mobilitätsdienstleister in Deutschland (Deutsche Bahn AG 2007a).

⁷⁶ Vgl. dazu ausführlicher Hüning/Stodt 1999; Frey et al. 2001; Rieder et al. 2002.

bahn angegliedert wurde. Bis 1994, als neben der Eintragung ins Handelsregister auch die Strukturierung in Geschäfts- und Zentralbereiche erfolgte, durchliefen Reichsbahn und Bundesbahn eine Zeit der so genannten horizontalen Integration (Fusionierung und Restrukturierung beider Bahnunternehmen zu einer Organisation) sowie vertikalen Verschlinkung in Form von massivem Personalabbau.⁷⁷

Auf die integrale Reorganisation folgte eine vertikale Desintegration mittels Dezentralisierung und Marktorientierung in unterschiedliche Geschäftsbereiche, die unter dem Dach einer Holding selbständig agieren, aber auch miteinander kooperieren müssen. Die Zusammenstellung und Aufstellung innerhalb des Bahn-Konzerns hat sich seit Beginn der Bahnreform immer wieder verändert. Derzeit bilden die drei Geschäftsfelder Personenverkehr, Infrastruktur und Dienstleistungen sowie Transport und Logistik das Kerngeschäft (siehe Abbildung 1).

Aufsichtsrat			
Konzernvorstand			
Vorsitzender	Finanzen und Controlling	Wirtschaft und Politik	Personal
Systemverbund Bahn	Personenverkehr	Infrastruktur und Dienstleistungen	Transport und Logistik
Gruppenfunktionen	Geschäftsfelder / Segmente		
	Fernverkehr	Netz	Schenker • Landverkehr • Luft-/Seefracht • Kontraktlogistik, SCM
	Regio	Personenbahnhöfe	
Servicefunktionen	Stadtverkehr	Energie	Schienengüterverkehr • Railfreight • Intermodal
		Dienstleistungen	

Abbildung 1: Übersicht Konzernstruktur Deutsche Bahn AG⁷⁸

Die Darstellung zeigt darüber hinaus, dass die Deutsche Bahn AG nicht nur Personen und Güter auf der Schiene befördert, sondern auch verkehrsmittelüber-

⁷⁷ Der massive Personalabbau begann bereits in den 1980er Jahren im Rahmen der „Unternehmensstrategie DB '90“ (Hüning/Stodt 1999, 177). Im weiteren Verlauf wurde v.a. bei der Deutschen Reichsbahn zwischen 1990 und 1994 der Personalbestand von circa 236.000 auf circa 148.000 Beschäftigte reduziert (Hüning/Stodt 1999, 186). Von 1994 bis 2002 sank die Anzahl der Beschäftigten der vereinigten Deutschen Bahn AG von circa 352.000 auf 214.371 Personen (Deutsche Bahn AG 2002) und umfasst mittlerweile wieder ca. 230.000 Beschäftigte (Deutsche Bahn AG 2007a). Hierbei ist jedoch zu beachten, dass der Anstieg der Beschäftigtenzahlen v.a. auch in der Integration neuer Unternehmen begründet liegt.

⁷⁸ Deutsche Bahn AG 2007b, 4.

greifend agiert. Als Personen- und Gütertransportunternehmen gehört die Deutsche Bahn mittlerweile zu den größten Verkehrsdienstleistungsunternehmen weltweit. Den letzten Schritt im Privatisierungsbestreben der Deutschen Bahn AG bildet die Notierung an der Börse. Es hat sich aus historischer Perspektive ein grundlegender organisatorischer und wirtschaftlicher Wandel vom einstigen staatlich gelenkten Eisenbahn-Betrieb zum privat agierenden Verkehrs- und Mobilitätsunternehmen vollzogen. Diese vielschichtige Reorganisation des Unternehmens Deutsche Bahn hat allerdings sowohl bei den Beschäftigten als auch bei den Bahnreisenden Spuren hinterlassen. Auch sie mussten und müssen sich den neuen Regelungen anpassen und entsprechend agieren.⁷⁹

4.3 Rahmenbedingungen der Zug-Beförderung

In der Wahrnehmung zahlreicher Menschen gilt Bahnfahren als einfache und unkomplizierte Art des Reisens. Man kann zu jeder Zeit in einen Zug einsteigen und wird dann ohne eigenes Zutun an den Zielort befördert. Es werden keine speziellen Kenntnisse und Kompetenzen verlangt, um Zugang zum Zug zu bekommen wie es beim Führerschein für das Auto der Fall ist. Es genügt, kurz vor Abfahrt des Zuges am Bahnhof zu sein. Zeitaufwändiges Einchecken sowie Leibes- und Gepäckvisitationen wie im Flugverkehr entfallen.

Und trotzdem zeigt ein Blick auf das Geschehen am Bahnhof und im Zug, dass sich immer wieder Reisende beim Bahnfahren überfordert fühlen und unsicher sind, ob sie auch alles richtig machen. Nicht selten werden Bahnkunden aufgrund meist unwissentlichen Fehlverhaltens mit unterschiedlichen Sanktionsmechanismen der Bahn konfrontiert. Es scheint, dass Bahnfahren mehr als nur ein Routinevorgang ist. Wie komplex es in der Tat ist, wird Gegenstand der weiteren Ausführungen der vorliegenden Arbeit sein.

Bahnfahren findet nicht allein im Bahnabteil, sondern auch am Bahnsteig, Fahrkartenschalter und Service Point statt. Die Bereitstellung der Reisedienstleistungen ist ein langer, in mehrere Teilabschnitte gegliederter Prozess mit Kontakten zu unterschiedlichen Mitarbeitern (Schalter, Service Point etc.) der Bahn. Nach Siefke (2000) gliedert sich diese Dienstleistungskette in eine „Vor-Reisephase“, „Reisephase“, „Umsteigephase“ sowie „Nach-Reisephase“. An dieser Phaseneinteilung orientiert sich die nachfolgende Beschreibung eines idealtypischen Bahnreiseprozesses, in welcher dargestellt werden soll, was Bahnreisende im Verlauf der Reise beachten müssen.

⁷⁹ Zu den Anforderungen, Problemen und Folgen im Dienstleistungsfeld Bahnverkehr siehe v.a. Hüning/Stodt 1999; Bagger 2001; Frey et al. 2001; Redaktion BahnZeit 2003b; Rieder et al. 2002; Poppitz 2003; Poppitz/Brückner 2004; Poppitz 2006.

Vor-Reisephase: In der Vor-Reisephase geht es zunächst darum, dass sich die Reisenden über die einzelnen Reisemodalitäten informieren. Dies erfolgt entweder zu Hause per Telefon, Kursbuch, Internet oder direkt am Bahnhof an den unterschiedlichen Informationsportalen wie Schalter, DB Reisebüro, Service Point, Informationstafeln usw. Ähnlich verhält es sich mit der für die Bahnreisenden obligatorischen Fahrkartenbeschaffung. Es gibt die Möglichkeit, vor Fahrtantritt am Bahnhofsschalter, am Fahrkartenautomat, im Reisebüro, per Internet, Telefon oder Handy oder während der Fahrt beim Zugbegleitpersonal (mit einem Aufschlag) eine Fahrkarte zu erwerben. Die Preise sind indisponibel, allerdings mit verschiedenen Preisgestaltungsoptionen unterlegt. Mit der so genannten BahnCard besteht z.B. die Möglichkeit, feste Vergünstigungssätze auf den regulären Fahrpreis angerechnet zu bekommen. Weitere Vergünstigungen variieren je nach Vorbuchungsdauer, Zugbindung, Alter der Reisenden, Anzahl der Reisenden, Häufigkeit der Fahrten, Fahrtziel und gesundheitlichen Einschränkungen (wie z.B. Behinderungen) der Reisenden. Kommt eine Sitzplatzreservierung⁸⁰ hinzu, müssen sich die Reisenden zwischen Gang- oder Fensterplatz, Ruhe- oder Kommunikationswagen bzw. Platz mit oder ohne Tisch entscheiden.

Innerhalb der Vor-Reisephase müssen die Reisenden zunächst zu ihrem Ausgangsbahnhof anreisen. Der Bahnhof selbst ist ein temporärer Aufenthaltsort. Hier haben die Reisenden die Möglichkeit, Informationen einzuholen, Tickets zu kaufen und sich Lesematerialien und/oder Verpflegung für die anschließende Bahnfahrt zu besorgen. Der Bahnhof ist in einzelne Ankunfts- bzw. Abfahrtsorte in Form von Bahnsteigen unterteilt, welche die Reisenden aufsuchen müssen, um zu ihrem Zug zu gelangen. Am Gleis bzw. Bahnsteig informiert eine Anzeige nochmals über Zielort und Abfahrtszeit. Mit Hilfe des Wagenstandsanzeigers⁸¹ kann sich der Kunde orientieren, wo am Bahnsteig welcher Wagen halten wird und bereits dort auf das Einsteigen in „sein“ Abteil warten.

Reise-Phase: Die „Kernleistung“ (Meffert/Perrey/Schneider 2000, 31) der Bahn im Rahmen der Reisekette des Personenverkehrs ist die Beförderung der Reisenden von Bahnhof A nach Bahnhof B. Sie ist die originäre Dienstleistung, wofür die Fahrgäste zahlen und die sie entsprechend einfordern. Die Reisephase ist gleichzeitig der Abschnitt, welcher in der Regel am längsten ist und von einer hohen Variabilität an direkten Einflussgrößen geprägt ist. Von besonderer Bedeutung ist zunächst die Abfahrt des Zuges. Hier sind die Reisenden damit be-

⁸⁰ Mit der Sitzplatzreservierung erwirbt man ein Nutzungsanrecht auf einen festgelegten einzelnen Sitzplatzes während der Fahrt. 15 Minuten nach Abfahrt des Zuges vom Bahnhof erlischt dieser Anspruch auf Reservierung (DB Fernverkehr AG 2007).

⁸¹ Hier sind alle Züge, welche an diesem Gleis einfahren, mit Namen, Wagenklassen und Wagennummern abgebildet.

schäftigt, ihre Plätze im Abteil (Großraumwagen oder Kleinraumabteil) zu finden, das Gepäck zu verstauen und eventuell persönliche Dinge für die Gestaltung der Reisezeit bereit zu halten. Es werden Informationen vom Personal durchgegeben und der Zug setzt sich in Bewegung. Gleichzeitig nehmen die Bewegungen der Reisenden im Zug ab. Sie haben in der Regel ihren Sitzplatz gefunden und sich dort eingerichtet.

Wie die Reisephase unterwegs im Zug verläuft, ist u.a. auch von der Art des Zuges abhängig. Fahrten im Fern- und Nahverkehr unterscheiden sich v.a. hinsichtlich der Zugausstattung, der Anzahl und Verteilung der Sitzplätze wie auch der Betreuung durch das Personal. Im Fernverkehr verkehren mittlerweile ausschließlich Hochgeschwindigkeitszüge wie der ICE, ICE Sprinter und IC/EC. Die Fernverkehrszüge verbinden größere Städte und Regionen national und international. Das Zugpersonal besteht aus zwei bis drei Zugbegleitern, die Ansprechpartner in der 2. Klasse sind, sowie einem Zugchef, der in der Regel für die 1. Klasse zuständig ist. Sie sind die gesamte Reisezeit über im Zug präsent, kontrollieren die Fahrkarten, bieten Servicedienstleistungen wie Am-Platz-Service in der 1. Klasse des Fernverkehrs an und informieren bei Veränderungen im Fahrplanablauf.⁸² Im Fernverkehr ist es darüber hinaus möglich, den so genannten DB AutoZug, welcher sowohl die Reisenden als auch ihr Auto oder Motorrad befördert, zu nutzen. So genannte Nachtzüge wie CityNightline, D-Nacht, EuroNight sowie Urlaubsexpress⁸³ sind so konstruiert, dass die Reisenden nachts in Schlaf-, Liege- oder Ruhesesselwagen schlafen und reisen können (DB Personenverkehr GmbH 2004).

Im Nahverkehr fahren die Züge InterRegioExpress (IRE), RegionalExpress (RE), RegionalBahn (RB) sowie die S-Bahn. Diese Züge verkehren v.a. innerhalb von Regionen, aber auch zwischen einzelnen Region und städtischen Zentren (DB Personenverkehr GmbH 2004). Das Hauptaugenmerk ist darauf gerichtet, möglichst viele Reisende weitgehend flächendeckend zu befördern. Im Gegensatz zum Fernverkehr gibt es hier in kurzen Zeitintervallen zahlreiche Haltepunkte auf den jeweiligen Bahnlinien. Die Reiserouten der Fahrgäste sind vergleichsweise kurz. Serviceleistungen werden kaum angeboten. Auch die Zugausstattung konzentriert sich auf Funktionalität. Das Servicepersonal, welches mittlerweile nur noch aus maximal einer Person pro Zug besteht, wird Kundenbetreuer im Nahverkehr (KiN) genannt. Seine Aufgaben bestehen v.a. in der Fahrkartenkontrolle und Informationsweitergabe.

Die Ankunft am Bahnhof ist erneut von hoher Bewegung im Abteil geprägt, da Reisende ihr Gepäck aufnehmen und sich für den Ausstieg bereithalten. Der Zug

⁸² Vgl. zum Aufgabenprofil der Zugbegleiter Poppitz 2003 sowie Poppitz/Brückner 2004.

⁸³ Die Unterscheidung zwischen Zugarten wird aufgrund des unterschiedlichen Linienbetriebs mehrerer internationaler Anbieter vorgenommen (DB Personenverkehr GmbH 2004).

fährt in den Zielbahnhof am Bahnsteig ein und entlässt die Reisenden in den Bahnhofsraum, um den Anschlusszug oder den eigentlichen Bestimmungsort aufzusuchen.

Umsteige-Phase: Als Umsteigephase wird der Zeitraum zwischen der Ankunft des einen und der Abfahrt des für die Reisenden relevanten Folgezuges bezeichnet. Die Reisenden müssen sich zunächst orientieren, an welcher Stelle des Bahnhofs sie sich befinden und zu welchem Bahnsteig sie gehen müssen. In der Regel ist der Übergang zwischen zwei Zügen von kurzer Dauer. Kommt es zu einem längeren Aufenthalt am Umsteigebahnhof, verbringen die Reisenden die Zeit oftmals in den jeweiligen Wartebereichen der 1. und 2. Klasse oder halten sich in Bahnhofsrestaurants und –geschäften auf.

Nachreise-Phase: Die Nach-Reisephase umfasst die Zeit und den Weg vom Bahnhof zum eigentlichen Bestimmungsort. Da die Bahnhöfe in der Regel an weitere öffentliche Verkehrsmittel sowie Taxi-Dienstleistungen bzw. Mietwagenagenturen angebunden sind, gestaltet sich der Übergang fließend. Bei Unregelmäßigkeiten im Fahrplanablauf sind die Reisenden v.a. in der Nach-Reisephase angehalten, aufgetretene Probleme (sofern sie nicht im Zug gelöst werden konnten) am so genannten Service Point zu klären.

In allen vier Phasen wird bei den Bahnreisenden ein hohes Maß an Orientierung und Selbständigkeit vorausgesetzt. Zu Beginn der Reise heißt es, sämtliche Informationen und Unterlagen für die Fahrt zu beschaffen, um die Reise überhaupt antreten zu können. Im Rahmen der Bahnfahrt selbst geht es v.a. um die erfolgreiche ‚Installation‘ innerhalb der temporären, jeweils unterschiedlichen Bahn-Lebenswelt. Beim Umsteigen müssen sich die Reisenden innerhalb kurzer Zeit an einem für sie nicht selten vollkommen fremden Ort zurecht finden, um in den richtigen Folgezug einzusteigen. Am Ende ist es notwendig, am neuen Ankunftsort den Übergang vom Bahnhof zum eigentlichen Bestimmungsort zu organisieren. Es ist davon auszugehen, dass die Mehrheit der Reisenden zahlreiche Routinen entwickelt hat, so dass Bahnfahren in der Regel in der Tat ein alltäglicher Akt ist. Die Herausforderung besteht dann v.a. darin, eigene Ansprüche der Alltagsgestaltung mit den Rahmenbedingungen des Bahnfahrens optimal zu verbinden.

5 Methodisches Vorgehen

Die vorliegende versteht sich als qualitative Forschungsarbeit über den Alltag von arbeitsbedingt Reisenden. Im Mittelpunkt steht das individuelle Management des Bahnalltags von Personen, die aufgrund ihrer Erwerbsarbeit gefordert oder gar gezwungen sind, regelmäßig mit dem Zug zu fahren. Dieser Umstand verlangt einerseits eine durchdachte Organisation von Erwerbsarbeit, Mobilität und Privatleben. Andererseits sind die arbeitsbedingt Reisenden auch gefordert, die Rahmenbedingungen des Bahnfahrens zu beachten und letztlich im Sinne ihrer individuellen Alltagsgestaltung zu nutzen. In welcher Weise sich derartige Anforderungen realisieren lassen, soll im Folgenden anhand der empirischen Erhebung dargestellt werden.

5.1 Empirische Fragestellung

Für die empirische Bearbeitung der Fragestellung ergeben sich zwei Betrachtungsperspektiven. Die erste Perspektive konzentriert sich auf die Gestaltung des von Mobilität geprägten Alltags der Reisenden. Die zweite Perspektive richtet den Blick auf die konkrete Ausgestaltung der Reise im Zug.

Im Rahmen der empirischen Untersuchung wird zunächst der Frage nachgegangen: Wie gestalten arbeitsbedingte Bahnreisende ihren von Mobilität geprägten Alltag? Wie lassen sich Erwerbsarbeit und Bahnfahren miteinander verbinden und in welcher Weise arbeiten die Beschäftigten im Zug? Kurz: Was ist typisch für arbeitsbedingtes Bahnfahren?

Im von Mobilität geprägten Alltag muss neben der Erwerbsarbeit auch die Bahnfahrt als wesentlicher Bestandteil berücksichtigt werden. Wie bisherige Studien zeigen (z.B. Schneider et al. 2002, Gräbe/Ott 2003, Lassen 2006), verlängert sich die Abwesenheit vom Wohnsitz, durch die Überwindung von meist weiten Entfernungen im Mobilitätsalltag, teilweise beträchtlich. Die Phase der Mobilität kann als eigenständige Tätigkeitsphase definiert werden. Entsprechend voraussetzungsvoll kann der Anspruch an die Gestaltung der Fahrt, v.a. im Zug, sein. Bei arbeitsbedingt Reisenden liegt also die Vermutung nahe, dass Bahnreisen eine gute Gelegenheit zu ausgedehnter Erwerbsarbeit bietet. Gleichzeitig ist anzunehmen, dass arbeitsbedingtes Bahnfahren nicht in jedem Fall zur aktiven Erledigung von Erwerbsarbeit genutzt wird, sondern auch zur Erholung und Freizeitgestaltung. Gerade bei Pendlern ist davon auszugehen, dass sie die Übergangszeiten in der Bahn privaten oder regenerativen Zwecken vorbehalten.

In Bezug auf die zweite Perspektive der Ausgestaltung der Bahnreise im Zug wird der Frage nachgegangen, mit welchen Rahmenbedingungen sich die Reisenden wie auseinander setzen, um letztlich ihren Ansprüchen entsprechend

‚erfolgreich‘ Bahn zu fahren: Welche Aneignungs-Arrangements treffen arbeitsbedingt Bahnreisende während ihrer Reisen, um den anvisierten Tätigkeiten nachgehen zu können?

Wie in Kapitel 3 bereits angedeutet, ist es nicht damit getan, einfach in den Zug zu steigen und loszufahren. Die Darstellung der einzelnen Phasen der Bahnreisekette wie auch der Beförderungsbedingungen in Kapitel 4 lässt erahnen, dass die arbeitsbedingt Reisenden mit einer Reihe von Rahmenbedingungen konfrontiert sind, die sie in ihrer Bahnalltagsgestaltung nicht unberücksichtigt lassen können. Es ist anzunehmen, dass die geplanten Tätigkeiten, besonders Erwerbsarbeiten, während der Bahnfahrt nicht so selbstverständlich durchführbar sind, wie es auf den ersten Blick erscheinen mag. Ganz im Gegenteil: der Bahnalltag kann sich bei genauerer Betrachtung als komplexes System herausstellen.

5.2 Erhebungsmethoden

Der Gegenstand der arbeitsbedingten Mobilität im Zug ist, wie in Kapitel 2.1 gezeigt, bislang kaum systematisch erforscht worden. Ziel der Studie ist daher, neue Erkenntnisse zur ‚arbeitsbedingten Mobilität im Zug‘ zu generieren. Hierfür wird ein explorativer, offener Forschungsweg, der sich an der Prämisse der Gegenstandsangemessenheit orientiert (vgl. Glaser/Strauss 1998; Kelle/Kluge 1999), gewählt. Die subjektive Alltagswelt der arbeitsbedingt Bahnreisenden wird detailliert betrachtet und deren besondere Charakteristik erklärt. Die Wahrnehmungen, Orientierungen und Interpretationen der Pendler und Geschäftsreisenden dienen der Erstellung einer Übersicht sozialen Handelns in Bezug auf das Spannungsfeld Arbeit, Leben und Bahnfahren.

Der explorative Untersuchungsgegenstand bedingt in der Erhebungsphase Instrumente, die den Gegenstand zunächst ‚einfangen‘ und ihn in seiner Charakteristik als solchen dokumentieren. Ausführliche Beobachtungen des Bahnalltags, die schriftlich fixiert wurden, bildeten die Forschungsgrundlage, auf welcher die weitere Empirie in Form von narrationsgeleiteten Interviews und Dokumentensammlungen aufbaut. Es fand eine so genannte Triangulation der Erhebungsverfahren statt (Hitzler/Honer 1997). Hierbei geht es v.a. darum, das „Geschehen zu beobachten, Dokumente zu beschaffen und zur Kenntnis zu nehmen sowie mit den Leuten zu reden“ (Hitzler/Honer 1997, 13).

5.2.1 Das Interview

Das Haupterhebungsinstrument der Untersuchung war die Durchführung leitfadengestützter Interviews. Die Durchführung der Interviewgespräche lehnte sich an die Vorgehensweise des problemzentrierten Interviews (Witzel 1982, 1985) an, das außer von einer Gegenstands- und Prozessorientierung auch von einer Problemzentrierung ausgeht. Problemzentrierung meint hier v.a., dass der Forscher ein gesellschaftlich relevantes und auffälliges Problem an den Anfang seiner Untersuchung stellt. Mit diesem Vorwissen, welches zunächst v.a.

Alltagswissen umfasst und mit flexiblen theoretischen Vorannahmen bereichert wird, wurde das Forschungsfeld erarbeitet.

Das Interview gestaltete sich derart, dass die Perspektive der befragten Person deutlich herausgestellt werden kann. In der Gesprächssituation sollte dem Befragten das Gefühl vermittelt werden, seine Ausführungen und Sichtweisen auf das Problem werden wirklich ernst genommen und es bleibt ihm genügend Spielraum, seine Gedanken auf breiter Ebene zu entwickeln (Witzel 1982). Zu den Elementen der Interviewdurchführung im Rahmen des vorliegenden Forschungsprojektes gehörten der qualitative Interviewleitfaden, das narrationsgeleitete Interview sowie das Kontextprotokoll am Ende der Befragung.

Leitfadengestaltung

Auf Grundlage der Beobachtungen zu Beginn der Erhebungsphase wurde der auf Erzählgenerierung ausgelegte Interviewleitfaden erstellt. In einer Pre-Test-Phase (drei Interviews) wurde dieser erprobt und den daraus gewonnenen Erkenntnissen angepasst. Der Leitfaden war in erster Linie ein Orientierungsrahmen zur Gestaltung des Interviews und eine Gedächtnisstütze für die anzusprechenden Themen, sofern sie nicht vom Interviewpartner eingebracht wurden. Im anschließenden Auswertungsprozess half die Struktur des Leitfadens bei thematischen Vergleichen der Interviewinhalte. .

Das Gespräch

Während des Interviews wurde stets auf eine unbefangene Gesprächsatmosphäre geachtet, um den Gesprächspartnern ein lockeres Erzählen über ihren Alltag und den Zugang zur Person der Forscherin⁸⁴ zu erleichtern (vgl. Whyte 1966; Girtler 1984). Der Interviewte sollte sich als Partner fühlen (Girtler 1984, vgl. auch Witzel 1982), wenngleich es, wie Kaufmann (1999) anmerkt, dem Forscher in einer Interviewsituation nie vollkommen gelingen kann, eine neutrale Position aufzubauen.⁸⁵ Er ist immer Teil der Gesprächssituation:

„Es nützt überhaupt nichts, sich auszuschalten, am anderen vorbei zu sehen, die Augenlider zu senken, eine demütige Haltung einzunehmen, sich klein und vergessen zu machen. Kein Mensch wird Ihnen glauben, dass Sie keine Meinung zu dem Thema haben, mit dem Sie sich beschäftigen, und keinerlei Vorlieben“ (Gotman 1985, 163; übersetzt von Kaufmann 1999, 77).

⁸⁴ Das Wissen der Forscherin zum Thema spielte dabei eine wichtige Rolle. Hin und wieder fragten die Interviewpartner nach, ob die Forscherin wisse, wovon sie sprechen.

⁸⁵ Ganz im Gegenteil, es zeigte sich, dass die Interviewpartner das Gespräch nutzten, um frei weg aus ihrem Bahnalltag mit all den erlebnisreichen wie auch schattigen Erfahrungen berichten zu können, ohne vorher in Antwortkategorien denken zu müssen. Einige Interviewpartner berichteten offen, dass sie bereits an Fragebogen-Erhebungen teilgenommen hatten, jedoch die Möglichkeit, persönliche Anliegen ausführlicher darlegen zu können, vermissten.

Für die Fragestellung war es im Sinne der Erzählgenerierung ebenfalls wichtig, darauf zu achten, dass das Interview nicht zu einem unkontrollierten Sammeln von Daten gerät. Vielmehr wurde versucht, dass der Gesprächspartner über die gestellten Fragen reflektiert und ausführlich antwortet. Denn das Hauptproblem bei der Erforschung des Alltags ist seine selbstverständliche Wahrnehmung. Alltag ist für viele Befragte meist etwas, was eben da ist und worüber man nicht nachdenken muss (Voß 2000). Da Bahnfahren bei Reisenden ein beliebtes Gesprächsthema ist, war es den Befragten nicht ganz fremd, über ihren Bahnfahralltag zu reden. Neu war jedoch die Reflexion über bestimmte Handlungen, Routinen, Aneignungsprozesse, welche im Alltag eher unreflektiert ablaufen. Hin und wieder wurde auch über Fragen gelacht, da sie für den Interviewten zunächst banal klangen, letztendlich aber nicht so einfach zu beantworten waren.

Das Kontextprotokoll

Im Anschluss an das Gespräch wurde ein Kontextprotokoll zum Interview, zu dessen Verlauf, aber auch zu äußeren Merkmalen des Interviewpartners sowie zum Zustandekommen des Interviewtermins erstellt. Es lieferte wichtige Hinweise und Daten im Rahmen des Auswertungsprozesses und trug dazu bei, einzelne Interviewpassagen sowie das Gespräch als Ganzes besser zu verstehen. Gerade in Hinblick auf die unterschiedliche Art und Weise der Interviewdurchführung – Face-to-Face oder Telefon – war es wichtig, die Rahmenbedingungen des Gesprächs ausführlich zu dokumentieren. Dadurch war es möglich, die Gesamtsituation des Gesprächs besser einzuschätzen und bereits auf mögliche Stör- oder Unsicherheitsaspekte aufmerksam zu machen, welche eventuell dem Transkript nicht mehr entnommen werden konnten.⁸⁶

5.2.2 Das qualitative Telefoninterview

Wie bereits deutlich wurde, stellen arbeitsbedingt Bahnreisende als Interviewpartner eine besondere Erhebungsgruppe dar. Sie sind aufgrund ihrer privaten Alltagssituation häufig und lang mit der Bahn unterwegs. Das Telefoninterview stellte sich als eine wichtige Option heraus, Interviews mit derart mobilen Menschen durchführen zu können. Die Interviewpartnern konnten wählen, wie sie das Interview durchführen möchten: Face-to-Face an einem verabredeten Ort oder per Telefon.⁸⁷ Insgesamt entschieden sich 14 der 34 Interviewpartner für das Gespräch per Telefon.

⁸⁶ Diese Auffälligkeiten wurden später im Rahmen der Auswertung berücksichtigt.

⁸⁷ Zu Beginn der Erhebung wurde erwogen, das Interview während einer Bahnfahrt der Interviewpartner durchzuführen. Dieser Vorschlag wurde von keinem Interviewpartner favorisiert. Das Bahnabteil ist kein geeignetes Umfeld, um über den individuellen Bahnalltag frei erzählen zu können. Die Gesprächspartner befinden sich inmitten einer hellhörigen Öffentlichkeit, über die ja gerade berichtet werden soll.

Telefoninterviews zeichnen sich dadurch aus, dass eine synchrone Kommunikation in zeitlicher, nicht jedoch in räumlicher Hinsicht stattfindet (Opdenakker 2006). Es gibt keinen Sichtkontakt zwischen den Interagierenden. Weder der Interviewer noch der Interviewte haben von ihrem jeweiligen Gegenüber, mit dem sie sich unterhalten und mitunter auch vertrauliche Angelegenheiten austauschen, ein Bild. Diese Situation spielt auch bei der Nachbehandlung des Interviews in Form von Transkription und Auswertung eine Rolle. Im Gegensatz zu anwesenden Interviewpartnern hat der Forscher keinen visuellen Eindruck vom Gegenüber, so dass nur die Stimme in der Wahrnehmung erhalten bleibt. Vor- und Nachteile dieses Umstandes, sollen hier kurz erörtert werden.

Die Durchführung qualitativer Telefoninterviews⁸⁸ war bisher in der empirischen Sozialforschung eher ungebräuchlich. Untersuchungen, die u.a. Leitfadengespräche per Telefon durchführten, waren meistens mit der Situation konfrontiert, dass die Interviewpartner (z.B. Schichtarbeiter, Behinderte, Gefängnisinsassen, Militärangehörige) teilweise schwer für ein Face-to-Face-Interview erreichbar waren. Auch Mobilitätsanforderungen der Befragten waren ein wichtiger Grund. Die Studien von Schneider et al. (2002), Nave-Herz/Onnen-Isemann/Oßwald (1996) sowie McGraw/Zvonkovic/Walker (2000) zeigen beispielhaft, dass es durchaus sinnvoll sein kann, sich nicht nur allein auf Face-to-Face-Interviews zu stützen. Folgende Erkenntnisse lassen sich aus der vorliegenden Forschungsarbeit ableiten:

Gesprächsatmosphäre am Telefon: Um subjektive Perspektiven der Interviewpartner einfangen zu können, ist es nicht unbedingt notwendig, einen Face-to-Face-Kontakt herzustellen. Das Telefon eignet sich hierfür in gleicher Weise. Zur Untersuchungsgruppe gehören Menschen, welche in der Regel darin geübt sind, ihre Alltagskommunikation über elektronische Medien wie Telefon, Email und Chat zu führen. Allgemein ist es heute eine Selbstverständlichkeit, per Telefon auch persönliche Informationen auszutauschen. Die anonyme Gesprächssituation am Telefon fördert teilweise sogar noch die Auskunftsbereitschaft und Offenheit der Befragten, z.B. bei sensiblen Gesprächsthemen. Gleichzeitig kann sie dazu beitragen, dass das Auftreten und Aussehen des Interviewers sich nicht störend auf die Gesprächssituation auswirkt.

Dauer der Interviews: Da das Telefon zum Alltagsmedium der Kommunikation geworden ist, stellt es nicht selten, dass Personen längere Telefonate von über einer Stunde führen. Der Interviewleitfaden ist im Rahmen der qualitativen Erhebung in der Weise angelegt, dass ein offenes Gespräch geführt werden kann.

⁸⁸ Burke/Miller (2001) sowie Opdenakker (2006) haben sich aus empirischer Perspektive mit der Durchführung von Telefoninterviews in der qualitativen empirischen Sozialforschung eingehender beschäftigt und geben Hinweise für die Durchführung sowie hinsichtlich der Vor- und Nachteile dieser Erhebungsmethode.

Bereitwilligkeit zum telefonischen Interview: Da die Interviewpartner zwischen Face-to-Face und Telefon wählen konnten, war die Entscheidung für das Telefon durchaus freiwillig. Ein Großteil der Befragten erklärte sich v.a. wegen des zeitlich geringeren Aufwandes zum Telefoninterview bereit. Da sich die Interviewpartner bereits bei der Terminvereinbarung für oder gegen eine Aufzeichnung des Gesprächs entscheiden mussten, wurde auch durch die Einschaltung des Aufnahmegerätes keine Gesprächsbarriere aufgebaut. Ganz im Gegenteil: Da bei einem Telefoninterview das Aufnahmegerät nicht im Blickfeld des Interviewpartners ist, wird im Gespräch auch keine Rücksicht darauf genommen. Über den Verlauf der Interviewdurchführung am Telefon ist Folgendes zu bemerken:

Kosten: Unter zeit- und kostenökonomischen Aspekten lässt sich festhalten, dass nicht nur Fahrtkosten, sondern auch Fahrzeiten entfielen. Die Erhebungsphase verkürzte sich enorm, weil an einem Tag mehrere Interviews mit Gesprächspartnern an verschiedenen Orten durchgeführt werden konnten.

Terminflexibilität: Telefoninterviews bieten eine hohe Zeit-Raum-Flexibilität, weil die Interviewtermine individuell auf die Terminpläne der Befragten abgestimmt werden können. Es ist möglich, die Interviews weitgehend unabhängig vom Aufenthaltsort der Befragten durchzuführen, egal ob zu Hause, am Arbeitsplatz oder unterwegs. Diese Flexibilität wirkt sich auch auf den Organisationsaufwand an sich aus. Die Terminkoordination ist gerade bei Terminänderungen weniger aufwändig.

Interviewbereitschaft: Da den Befragten keine größere Aufwendungen entstehen, erhöhen Telefoninterviews die Bereitschaft, an einer Untersuchung teilzunehmen.

Technik: Bei Telefoninterviews spielt die Technik eine noch wichtigere Rolle als beim Face-to-Face-Kontakt. Neben einem qualitativ hochwertigen Aufnahmegerät und Mikrophon muss auch eine Telefoninfrastruktur vorhanden sein, um das Gespräch führen und gleichzeitig aufnehmen zu können.

Gestik und Mimik: Telefongespräche blenden Gestik und Mimik der Interviewpartner aus. Der Interviewer muss sich verbaler Techniken bedienen, um den Redefluss des Befragten telefonisch zu unterstützen und das Gefühl zu vermitteln, dass man ein aktiver und interessierter Zuhörer ist. Da Gesten wie Nicken oder Kopfschütteln nicht wahrgenommen werden können, wurde hin und wieder der Sprachfluss mit Lauten oder Worten unterstützt.

Konzentration: Vom Interviewer fordert die telefonische Interviewsituation einen wesentlich höheren Grad an Konzentration. Er muss nicht nur die Aufnahme- und Telefontechnik im Blick haben, sondern auch genau auf das Gespräch achten. Ohne visuelle Hilfe muss er bspw. erkennen können, an welchen Stellen er noch detaillierter nachfragen kann oder sollte. Es ist nur anhand von Stimmfärbung, Redefluss und Wortwahl möglich, Gemütsverfassungen zu erkennen und unter Umständen darauf zu reagieren.

Insgesamt ist festzustellen, dass die Qualität der durchgeführten Telefoninterviews durchaus mit Face-to-Face-Interviews vergleichbar ist.

5.2.3 Ethnographisches Beobachten

Die durchgeführten Beobachtungen dienten in erster Linie dazu, sich einen Eindruck von der Komplexität des Bahnreisens zu machen. Bei der Vorbereitung der Interviews bildeten diese Bahnreisedokumentationen die Grundlage für den Befragungsleitfaden. Im Auswertungsprozess spielten die Beobachtungsprotokolle dahingehend eine entscheidende Rolle, dass sie als Vergleichsfolie zu den Interviewmaterialien herangezogen werden konnten, um Aussagen der Interviewpartner deuten und verstehen zu können.

Ethnographische Beobachtung des Alltags im Zug bedeutet: während der jeweiligen Bahnfahrt das Geschehen im Zug zu verfolgen und zu notieren. Weil die Thematik des Bahnfahrens von vermeintlicher Banalität und Alltäglichkeit geprägt ist, ist die Gefahr groß, dass man Interessantes und Nichtalltägliches übersieht bzw. für unwichtig hält. Es stellt sich also die grundlegende Frage: Was soll beobachtet werden und wie beobachtet man, ohne selbst beobachtet zu werden? Die Herausforderung war, die Komplexität des Bahnalltags zu reduzieren, indem die Bahnreise in einzelne Situationen aufgliedert wurde.

Die Beobachtungsprotokolle wurden in Form eines ethnographischen Forschungstagebuches gesammelt. Damit lehnt sich das Vorhaben an das Vorgehen des ethnographischen Beobachtens an (Lüders 2000). Es ist ein Weg, um an einer bestimmten Alltagspraxis über längere Zeit teilnehmen zu können und mit ihr vertraut zu werden. Es geht um das Miterleben der Erlebnisse in der jeweiligen Lebenswelt. Die Beobachtungsprotokolle sind demnach auch keine objektive Wiedergabe des Gesehenen, sondern „Texte von Autoren, die mit den ihnen jeweils zur Verfügung stehenden sprachlichen Mitteln ihre <Beobachtungen> und Erinnerungen nachträglich sinnhaft verdichten, in Zusammenhänge einordnen und textförmig in nachvollziehbare Protokolle gießen“ (Lüders 2000, 396). Als Beobachter während der Bahnfahrt ist man selbst Teil der gesamten Lebenswelt des Bahnabteils und gestaltet die Bahnreise-Situation entsprechend mit. Es wird sowohl das eigene Handeln im Zug als auch das Verhalten einzelner Mitreisender, die technische Ausstattung des Zuges und die Atmosphäre im Zug an sich erfasst.

Auf 23 Fahrten zu verschiedenen Zeiten an mehreren Tagen mit unterschiedlichem Bestimmungsziel und Zugtyp wurde alles notiert, was erlebt wurde. Besonderes Augenmerk wurde auch auf die Befindlichkeiten und Reaktionen der eigenen Person gerichtet, wie die Umstände auf einen wirken und wie man sich in den entsprechenden Situationen fühlt.

5.2.4 Dokumentensammlung

Die Dokumentensammlung⁸⁹ erstreckte sich auf Geschäftsberichte und Internetinformationen des Unternehmens Bahn, auf Studien von Bahnkundenforen sowie Unterlagen von Verkehrsorganisationen wie auch Zeitungsberichte. Sie diente v.a. dazu, das System Bahn zu verstehen, Zahlenmaterial zu sichern und zu explorieren, welche Untersuchungen in Bezug auf das hier vorliegende Thema unternommen wurden. Es erwies sich für das Untersuchungsfeld „arbeitsbedingte Mobilität“ als vorteilhaft, Rahmen-Informationen über den Bahnalltag im Zug zu beschaffen, um die Funktionsweise des Systems Bahnfahren verstehen und Probleme einordnen zu können.

Gerade die Untersuchungsgruppe der arbeitsbedingt Reisenden verfügt aufgrund der regelmäßigen Fahrten oft über ein breites Bahn-Wissen. Entsprechend häufig kam es vor, dass die interviewten Personen in einer Art „Bahnjargon“ berichteten. Darüber hinaus bestanden bei einigen befragten Reisenden Unsicherheiten in Bezug auf die Funktionsweise einzelner Reiseabläufe oder Annahmen waren teilweise ungenau oder falsch. Gerade bei formalen Aspekten des Bahnfahrens wie bspw. Vertriebswege, Zugprodukte oder Fahrpreisgestaltung war es manchmal notwendig, eine sachlich richtige Information vorliegen zu haben.

5.2.5 Das Sample

Die Generierung des Samples aus arbeitsbedingt Bahnreisenden erfolgte auf unterschiedlichen Wegen. Es wurden erstens in Form einer sekundären Selektion (Morse 1994) Bahnreisende über den Verkehrsclub Deutschland e.V. schriftlich gebeten, sich an der vorliegenden Untersuchung zu beteiligen. Diese Personen hatten bereits an einer quantitativen Erhebung des VCD teilgenommen, und ihre Kontaktdaten waren zur Beteiligung an weiteren empirischen Untersuchungen gespeichert worden. Deshalb war für den weiteren Verlauf der Forschung und Auswertung stets mitzudenken, dass sich diese Personen freiwillig als Teilnehmer der Untersuchung bereit erklärt und sich bereits einmal mit dem Bahnfahren als Forschungsgegenstand auseinander gesetzt haben.

Es hat sich aber im Verlauf der Erhebungsphase gezeigt, dass gerade diese Sensibilität für das Bahnfahren sich überwiegend positiv auf die Interviewsituation auswirkt. Die Interviewpartner erzählten sehr ausführlich über ihre Gewohnheiten und Wahrnehmungen im Bahnalltag. Dieses Bahnalltags-Bewusstsein stellte sich v.a. bei den Telefoninterviews als Vorteil heraus. Es konnte über den Gegenstand ohne besonderen Erklärungsvorlauf gesprochen werden.

⁸⁹ Dokumente werden von Wolff verstanden als „standardisierte Artefakte, insoweit sie typischerweise in bestimmten Formaten auftreten: als Aktennotizen, Fallberichte, Verträge, Entwürfe, Totenscheine, Vermerke, Tagebücher, Statistiken, Jahresberichte, Zeugnisse, Urteile, Briefe oder Gutachten“ (Wolff 2000, 503).

Zweitens wurde der Kontakt zu potenziellen Interviewpersonen im Schneeballverfahren über Vermittlungspersonen hergestellt. Nach der direkten Ansprache der Interviewpartner (per Telefon oder Email) erklärten sie sich bereit, an der Erhebung teilzunehmen. Teilweise war die vermittelnde Person am Gespräch beteiligt, in der Regel waren nur Interviewerin und der Interviewte anwesend.

Es wurden 30 Einzelinterviews sowie ein Gruppeninterview⁹⁰ durchgeführt. Insgesamt waren 34 Personen an der Befragung beteiligt. Als grundlegende Auswahlkriterien dieser ersten Phase galten: Erwerbsarbeit als Bezugspunkt des Bahnfahrens, regelmäßiges Reiseerfordernis und entsprechende Bahnreiseerfahrungen. Das Interesse an dieser speziellen Gruppe von Bahnreisenden resultierte aus verschiedenen Faktoren.

Arbeitsbedingte Mobilität als Organisationsanforderung: Arbeitsbedingt Reisende haben einen tendenziell höheren Koordinationsaufwand (Abstimmung mit Arbeitsaufgaben, Arbeitgeber und persönlichen Anliegen) in der Organisation ihres Alltags. Sie müssen Freizeit und Arbeit genau planen und kalkulieren. Die Taktzeiten der Züge sind unveränderlich. Weichen die Reisezeiten vom Plan ab, muss dies ebenfalls von den Akteuren berücksichtigt werden, soll alles nach Plan verlaufen.

Arbeitsbedingte Mobilität als Bahnschicksal: Durch die enge Beziehung zwischen Arbeit und Bahnreise-Mobilität sind die Akteure regelmäßig von den Veränderungen im Bahnsystem mittel- oder unmittelbar betroffen. Jede Veränderung, wie z.B. die Erneuerung der Fahrpläne bzw. Abschaffung von Zügen, kann sich auf den individuellen Alltag der Reisenden auswirken.

Arbeitsbedingte Mobilität als Sensibilitätsfaktor: Dadurch, dass sie mehr oder weniger häufig von den Veränderungen betroffen sein können, ist auch die Sensibilität für Veränderungen im Bahnsystem hoch. Da die jeweiligen Alltagsabläufe trotzdem funktionieren müssen, sind sie oftmals Experten in Krisenmanagement und situativer Alltagsplanung. Sie haben Erfahrungen gesammelt und sich Zeitmanagementkompetenzen angeeignet, um im von Mobilität geprägten Arbeitsalltag zu bestehen.

Die endgültige Zusammenstellung der Interviewpartner erfolgte in Anlehnung an einen vorläufigen qualitativen Stichprobenplan im Rahmen des „selektive(n) Sampling(s)“ (Schatzmann/Strauss 1973, 38ff) um wesentliche soziostrukturelle Kontextbedingungen, welche für den Untersuchungsgegenstand von Relevanz sind, bei der Auswahl der Interviewpartner zu berücksichtigen. Die relevanten

⁹⁰ Die Motivation zur Durchführung dieses Gruppeninterviews bestand darin, dass die Gesprächspartner in ihrem Bahnalltag auch gemeinsam reisen, so dass es spannend war zu erfahren, wie sie den Bahnalltag nicht nur als Einzelperson, sondern auch in der Gruppe wahrnehmen und gestalten.

Merkmale der Samplestruktur (Alter, Familienstand, Berufsgruppe, Geschlecht) wurden im Vorfeld bestimmt und bilden eine Bandbreite sozialstruktureller Einflüsse ab. Im Verlauf der Erhebung zeigte sich, dass es sinnvoll ist, den Stichprobenplan um zwei mobilitätsbezogene Merkmale zu erweitern:

- Art der Mobilität (Pendler und/oder Geschäftsreisender)
- Zugnutzung (Fernverkehr und/oder Nahverkehr)

Im Sample überwiegen die männlichen Befragten mit 23 gegenüber 11 weiblichen Befragten. Im Verlauf der Erhebung erwies es sich als schwierig, weibliche arbeitsbedingt Bahnreisende zu finden. Bei der Betrachtung bisheriger Untersuchungen und Statistiken ist diese Verteilung jedoch keineswegs überraschend. Bereits Schneider et al. (2002) verweisen darauf, dass grundsätzlich mehr Männer als Frauen arbeitsbedingt unterwegs sind. Eine wesentliche Ursache hierfür lässt sich in der weiterhin bestehenden traditionellen Familienorganisation finden. Der Familienvater als Haupternährer übernimmt den weiteren Arbeitsweg, während die Frau und Mutter eher in unmittelbarer Nähe der Kinder bleibt. Im Rahmen des vorliegenden Samples sind es v.a. allein stehende Frauen oder Frauen in kinderlosen Partnerschaften, die arbeitsbedingt mit der Bahn unterwegs sind. Dieses Verhalten erklärt u.a. auch die für mobile Familienarrangements recht typische Altersverteilung.

Geschlecht	Familienstand	Art der Mobilität		
		v. a. Dienstreise	v. a. Pendler	v.a. Privat
Männlich	Ledig	3	6	
	Partnerschaft	4	9	1
Weiblich	Ledig	3	3	
	Partnerschaft		5	
Gesamt		10	23	1

Tabelle 1: Art der Mobilität, stark vereinfacht

Zu Beginn der Erhebung schienen sich die Interviewpartner recht klar und einfach den beiden zu untersuchenden Mobilitätstypen Pendler und Dienstreisende zuordnen zu lassen. Im Verlauf der Auswertung wurde festgestellt, dass das Sample bezüglich des Reiseanlasses eine hohe Heterogenität aufweist und zahlreiche Mischformen auftreten. Eine vereinfachte Einordnung in Pendler und Geschäftsreisende hätte wichtige Erkenntnisse verdeckt. Es sollten die jeweiligen Rahmenbedingungen stets mitbedacht werden. Eine dieser Rahmenbedingungen ist die Nutzung bestimmter Zugprodukte, die sich kategorial in Fernverkehr und Nahverkehr aufteilen lassen.

Geschlecht	Zugprodukt	Mobilitätsstatus						
		D ⁹¹	D + Priv.	P	P + D	P + D + Priv.	P + Priv.	Priv.
Männlich	Fernverkehr	2	2		2	1		
	Nahverkehr			1	2			
	Fern- und Nahverkehr	2	1		5	2	2	1
Weiblich	Fernverkehr		1	1	2	2	3	
	Nahverkehr							
	Fern- und Nahverkehr		2					
Gesamt		4	6	2	11	5	5	1

Tabelle 2: Art der Mobilität und Verkehrsverhalten

Arbeitsbedingtes Bahnfahren im Rahmen dieses Samples ist sowohl im Nahverkehr als auch im Fernverkehr ein wesentliches Thema.

Im Verlauf der Erhebung zeigte sich eine weitere Auffälligkeit. Alle Befragten weisen einen ähnlichen Bildungsgrad auf. Alle Interviewpartner besitzen einen Hochschulabschluss bzw. gehen einer Beschäftigung nach, die mit diesem Abschluss vergleichbar ist. Bei der Erstellung des qualitativen Stichprobenplans war das sozialstrukturelle Merkmal „Bildungsgrad“ zunächst unberücksichtigt gelassen worden, so dass eine Variation in diesem Sinne nicht zustande kam.

Die Tatsache des sehr homogenen Bildungsniveaus ist nicht überraschend, betrachtet man die Grundprämissen bei der Sampleauswahl. Berufliche Positionen, die mit geschäftlichen Bahnreisen verbunden sind, sind in der Regel im Managementbereich zu finden (Gustafson 2006). Des Weiteren haben bereits Schneider et al. (2002) gezeigt, dass v.a. Pendler in gehobenen Positionen längere Strecken im Zug zurücklegen. Die Gründe hierfür lassen sich zum einen in der wirtschaftlichen Situation der Betroffenen finden, welche ein Pendeln finanziell überhaupt möglich macht. Zum anderen ist es auch die berufliche Spezialisierung der Akteure. Die Arbeitsgebiete und beruflichen Positionen konzentrieren sich in der Regel in bestimmten Regionen/Städten, so dass Arbeitswillige aus entfernten Gebieten vor der Wahl stehen, entweder umzuziehen oder zu pendeln.

⁹¹ Legende: D = Dienstreisende / D+Priv. = Dienstreisende und Privatreisende / P = Pendler / P+D = Pendler und Dienstreisende / P+D+Priv. = Pendler, Dienstreisende und Privatreisende / P+Priv. = Pendler und Privatreisende / Priv. = Privatreisende.

5.3 Auswertung

Den Gegenstand ‚arbeitsbedingte Mobilität im Zug‘ eingehend zu betrachten, erfordert neben geeigneten Erhebungsinstrumenten auch ein qualitatives Auswertungsvorgehen, welches darauf angelegt ist, die Welt der untersuchten Akteure zu verstehen.

Das qualitative Auswertungsverfahren der vorliegenden Untersuchung orientiert sich in grundlegender Weise an rekonstruktiv-vergleichenden Verfahren der sequenziellen Textanalyse. Im Mittelpunkt der Auswertungsarbeit steht das erkenntnistheoretische Interesse, die Bahn-Welt der arbeitsbedingt Reisenden in den Blick zu nehmen und deren Wirklichkeit wiederzugeben. Die Auswertung verfolgt zwei Ziele: die individuellen Funktionszuschreibungen des Bahnreisens als Ressourcen bei der Aneignung des Mobilitätsalltags aufzuzeigen und subjektive Aneignungsmechanismen der Reisenden bei der Auseinandersetzung mit den Bahn-Rahmenbedingungen darzustellen. Im folgenden Kapitel wird zunächst die methodische Auswertungsgrundlage theoretisch dargestellt, bevor sie im Rahmen der durchgeführten Auswertung praktische Anwendung findet.

Eine wesentliche Grundlage der vorliegenden Auswertungsarbeit bildet die Dokumentarische Methode der Interpretation. Als rekonstruktives Verfahren verfolgt sie das Ziel, den Relevanzrahmen der zu untersuchenden Akteure dadurch besser herausarbeiten zu können, indem ihnen breiter Raum gelassen wird, eigene Relevanzen zu formulieren und ihre eigene Lebenswelt darzustellen. Es soll geklärt werden, wie sich die jeweilige objektive Realität im Erleben des Subjekts widerspiegelt und letztlich empirisch erfassbar ist (Matuschek 1999, 152). Es geht um die Rekonstruktion und das Verstehen der Welt der befragten Akteure und nicht darum, ob es richtig bzw. wahr ist, was die Leute über ihre Wirklichkeit/Welt aussagen.

Das Auswertungsprozedere erfolgt in einzelnen Schritten: Formulierende und Reflektierende Interpretation, Fallimmanenter Vergleich, Einzelfallbeschreibung sowie Typologisierung. Als Ergebnis ergibt sich eine empirisch rekonstruierte Typologie (Bohnsack 2000; 2003).

Das Instrument wurde ursprünglich zur Tiefeninterpretation von Gruppeninterviews bei Jugendlichen entwickelt (Bohnsack 1989; 1997; 2003). Mittlerweile hat die Methode in weiter entwickelter Form jedoch eine breitere Anwendung u.a. durch Matuschek (1999; 2005) gefunden, so dass sie auch für Leitfadeninterviews eine wertvolle Auswertungsgrundlage bietet.

5.3.1 Schritte zur Rekonstruktion subjektiver Bahnreise-Wirklichkeit

Die Dokumentarische Methode, an der sich die Auswertung des vorliegenden Materials orientiert hat, bietet v.a. inhaltlich eine Basis, sich der Wirklichkeit des Bahnalltags zu nähern, und gibt zudem ein klares Instrumentarium an die Hand, die Komplexität des vorliegenden Datenmaterials systematisch zu reduzieren.

Der Interpretationsprozess zur Erforschung des arbeitsbedingten Bahnalltags besteht aus folgenden Elementen:

- Vorbereitung des Datenmaterials
- Sprachlich formale Interpretation des Interviewverlaufs
- Thematische Auswahl der Textstellen und Kodierung
- Rekonstruktion der thematischen Strukturierung (Formulierende Interpretation)
- Rekonstruktion des Orientierungsrahmens (Reflektierende Interpretation)
- Fallbeschreibung
- Fallvergleich
- Typenbildung

Vorbereitung des Datenmaterials

Die Beobachtungsprotokolle lagen bereits schriftlich als Bestandteil des ethnographischen Forschungstagebuches vor. Sie wurden formal systematisiert nach Ort, Zeit und Ablauf des Geschehens. Die geführten Interviews wurden vollständig transkribiert. Dialekte, Pausen, sprachliche Ungenauigkeiten wurden hierbei übernommen. Im Anschluss daran wurden alle für die Auswertung relevanten Texte in das computergestützte qualitative Auswertungsprogramm MaxQDA⁹² zur weiteren Bearbeitung eingelesen.

Sprachlich formale Interpretation des Interviewverlaufs

Wie Matuschek (2005) ausführt, besteht die Gefahr der Face-to-Face Interaktion bei der Durchführung von Leitfadeninterviews darin, dass die Perspektive der Befragten von den Relevanzsetzungen des Interviewers verdeckt wird und somit nicht vollkommen zur Geltung kommen könnte. Diesem Unbehagen kann begegnet werden, indem die Interviewsituation selbst zum Bestandteil des Auswertungsverfahrens wird. Matuschek (1999; 2005) entwickelte hierfür das Instrument der „Interaktionskontrolle“⁹³. Ziel dieser formalen Sprachanalyse in der Interaktion zwischen Interviewer und Interviewtem ist die erzähltheoretisch gestützte Identifikation unterschiedlicher Gehalte des Gesagten anhand der Textsorten Erzählung, Argumentation und Bericht.⁹⁴ Durch diese formale Struk-

⁹² Zwar ersetzt die Software zur Auswertung qualitativer Daten nicht die gedankliche Arbeit, sie stellt jedoch ein sehr nützliches Hilfsmittel bei der Analyse von Unterschieden, Ähnlichkeiten und Beziehungen des Materials wie auch bei der Entwicklung von Typologien dar (Kuckartz 1999; Kelle 2000).

⁹³ Im Rahmen Interaktionskontrolle wird auf gesprächsanalytische Methoden zurückgegriffen. Matuschek (1999, 2005) orientiert sich hierbei v.a. an den von Sacks/Schegloff und Jefferson (1974) entwickelten Regeln des Turn-Taking im Gespräch.

⁹⁴ Witzel (1982, 110) nennt dieses Vorgehen im Rahmen seiner methodischen Arbeit „methodische Kommentierungen“.

turierung der Texte lassen sich Aussagen über die Nähe des Gesagten zur Realität des Interviewten ableiten (Schütze 1987).

Im Rahmen der vorliegenden Untersuchungsarbeit soll von einer sprachlich formalen Interpretation des Interviewverlaufs gesprochen werden. Diese erfolgte zu Beginn des Auswertungsprozesses eines Interviews. Der Interviewtext wurde einer kritischen Prüfung in Bezug auf den Interaktionsverlauf zwischen Interviewer und Interviewtem unterzogen: In welcher Weise kann der Interviewte seine eigenen relevanten Themen entwickeln und wo dominiert der Interviewer den Gesprächsverlauf? Wo werden Äußerungen vom Interviewer dem Interviewten aufgedrängt usw. Es wurde in erster Linie auf Störungen wie lange Pausen und Nachfragen sowie Ungereimtheiten geachtet.

Thematische Auswahl der Textstellen und Kodierung

Der nächste Schritt der Auswertung bestand in der Auswahl thematisch relevanter Textstellen und deren Kodierung. Diese Textauswahl lässt sich als kategoriales Verfahren (Kühn/Witzel 2000) bezeichnen, bei welchem über alle Textdokumente hinweg Textstellen gefunden und markiert werden, die thematisch zueinander passen. Sie stellen zunächst so genannte „thematische Sammelcontainer“ (Kühn/Witzel 2000, 9) dar. Im Rahmen des Kodiervorgangs wird ihnen ein Name zugeordnet, der als Überbegriff die thematische Einordnung erleichtert. Ziel der thematischen Sequenzierung war die Herausarbeitung und Sortierung von Themen und Unterthemen, die im gesamten Material enthalten sind, um eine themenorientierte fallübergreifende Auswertung zu erleichtern (Kelle/Kluge 1999). Erstes Ergebnis war ein so genanntes Kodierungsschema.

Rekonstruktion der thematischen Strukturierung (Formulierende Interpretation)

Im vierten Schritt wurde, „der immanente Sinngehalt“ (Bohnsack 1989, 202) des Datenmaterials erfasst, indem die Aussagen der Interviewpartner nach ihrem Sinngehalt zusammengefasst werden. Das Vorgehen im Rahmen der Formulierenden Interpretation ist gekennzeichnet durch „die thematische Gliederung, die Thematisierung von Themen, die Entschlüsselung der weitgehend impliziten thematischen Struktur“ (Bohnsack 1997, 202) der Interviewtenaussagen. Es ist eine Art Teilnehmerrolle, aus der heraus alles nochmals zusammenfassend mit gleichem Sinngehalt wiedergegeben wird, gleichzeitig aber schon erste thematische Strukturierungen erfolgen, um eine Übersicht über den zu bearbeitenden Text herstellen zu können (Bohnsack 1989).

Der Text wurde hierfür zunächst in thematisch sinnvolle zusammenhängende Absätze gegliedert. Die einzelnen Abschnitte wurden mit Überschriften versehen und nummeriert. Die thematischen Abschnitte wurden nochmals in einzelne Sinnabschnitte geteilt und diese dann mit eigenen, verständlichen Worten wiedergegeben. Es entsteht eine Art dichte Beschreibung für jeden einzelnen Abschnitt. Im Anschluss daran wurde überprüft, ob alle Themen für die Fragestellungen relevant sind und wurden entsprechend markiert.

Rekonstruktion des Orientierungsrahmens (Reflektierende Interpretation)

In diesem Schritt geht es um den „erlebnismäßigen und diskursiven Herstellungsprozess von Wirklichkeit“ (Bohnsack 1997, 202). Die reflektierende Interpretation stellt eine kontrollierte Interpretationsform dar, indem durch den Aufbau eines Gegenhorizontes, der geeigneterweise dem empirischen Material selbst entstammt, die Aussagen der Interviewpartner kritisch nachvollzogen werden können. Hier wird der Reflexionsrahmen rekonstruiert, innerhalb dessen etwas in einer bestimmten Weise gesehen wird. Für die Reflexion werden Gegen- und Vergleichshorizonte eingeführt.

Die im vorhergehenden Schritt gefundenen Textpassagen wurden nun mit eigenen Überlegungen und dem bisher ausgewerteten empirischen Material inhaltlich verglichen: ähnelt die Argumentation der Textpassagen dem entsprechenden Thema, gibt es Widersprüche, Ungereimtheiten? Es wurden zunächst vier Interviews sehr ausführlich formulierend und reflektierend interpretiert und deren Ergebnisse schriftlich festgehalten. Diese bildeten auch die Grundlage für die ersten Fallbeschreibungen. Im weiteren Verlauf der Auswertungsarbeit wurden die Schritte der formulierenden und reflektierenden Interpretation aus Zeitgründen in geringerer Ausführlichkeit vorgenommen.

Fallbeschreibungen

An die reflektierende Interpretation schließt sich die Fallbeschreibung an. Diese entsteht im Rahmen eines fallinternen Vergleichs, bei dem thematisch unterschiedliche Textpassagen eines Falles gegenüber gestellt werden. Die bisherigen Interpretationen der einzelnen Sequenzen werden wieder als Ganzes betrachtet.

Als erstes Ergebnis wurden verdichtete Rekonstruktionen innerhalb eines Falles festgehalten. Diese geschlossenen Beschreibungen sind in Bezug auf die jeweils interessierende Frage durchgeführt worden. Die Fallbeschreibung strukturiert sich entsprechend entlang zentraler Themen, die für den Untersuchungsgegenstand von Relevanz waren und eine Vergleichbarkeit zwischen den einzelnen Fällen ermöglichen. Diese Fallbeschreibung bildete die Grundlage für den weiterführenden Fallvergleich. Hier wurden Auffälligkeiten und Thesen notiert, welche hinsichtlich des nächsten Auswertungsschrittes hilfreiche Ansatzpunkte darstellen könnten. Insgesamt wurden auf diese Weise zehn ausführliche Fallbeschreibungen erstellt, welche die Variation des Samples weitestgehend abdeckten. Im weiteren Auswertungsverfahren konnten die übrigen Fallbeschreibungen somit stichpunktartig vorgenommen werden.

Fallvergleich

Der Fallvergleich bzw. die Fallkontrastierung dient „dem Erarbeiten von Vergleichsdimensionen und Kategorien, Begriffen und Hypothesen, die zwar teilweise schon anhand theoretischen Vorwissens bestimmt, aber erst durch die Datenanalyse ergänzt und konkretisiert werden können“ (Kelle/Kluge 1999, 76). Es werden sowohl Ähnlichkeiten als auch Unterschiede zwischen den einzelnen

Fällen aufgezeigt, um im Anschluss die untersuchten Fälle jeweiligen Fallgruppen zuzuordnen. Im Rahmen des Fallvergleichs dienen nun die Fälle selbst als Vergleichsgrundlage. Es geht v.a. darum, kollektive Deutungen mit einzelnen Variationen zu erkennen, die gruppiert werden können. Praktisch wurden die einzelnen Fallbeschreibungen nebeneinander gelegt. Ziel war es, die bisher erarbeiteten Themen als wichtiges Thema weiterhin zu konkretisieren und in seiner Komplexität zu erfassen oder es als solches zu modifizieren oder wegzulassen. Im Anschluss daran wurden die Bezugspunkte zwischen einzelnen Themen näher betrachtet.

Der weiterführende Fallvergleich diente dazu, Problempunkte zu bestätigen, anzureichern oder auch wieder in Frage zu stellen. Da alle Interviews der thematischen Segmentierung unterzogen wurden, war es problemlos möglich, die einzelnen Fallbestandteile zur Interpretation heranzuziehen.

Typenbildung

Der Hauptzweck der Typenbildung besteht darin, die komplexe Realität, die sich im Datenmaterial widerspiegelt, zu reduzieren. Als Typus bezeichnet Sodeur (1974) die gebildeten Teilgruppen, die gemeinsame Eigenschaften aufweisen und anhand ihrer spezifischen Eigenschaftskonstellationen charakterisierbar sind. Sie sind daran erkennbar, dass die jeweiligen Bestandteile eines Typus ähnliche Merkmalskombinationen aufweisen. Dadurch wird erreicht, dass Phänomene nachvollziehbar sind.

Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung wurden Realtypen von Reise-Tätigkeiten erarbeitet. Die interpretierten Fälle verweisen nicht auf eine Person als Ganzes, sondern lediglich auf situationsabhängige Handlungsschemata dieser Person. Die Interviewpartner selbst bilden keinen der vorliegenden Typen vollständig ab. Vielmehr geben die Typen jeweils Teile des Handelns der befragten arbeitsbedingt Bahnreisenden wieder.

6 Typische Reise-Tätigkeiten im arbeitsbedingten Bahnalltag

Der Alltag eines arbeitsbedingt Bahnreisenden ist ein Arrangement aus unterschiedlichen Bereichen seiner Lebensführung mit Mobilität. Die untersuchten mobilen Menschen sind täglich, wöchentlich, monatlich oder mehrmals im Jahr unterwegs, um den Aufgaben ihrer Erwerbsarbeit nachzugehen. So sind die Tagespendler im Rahmen des Samples bspw. mindestens zwei Stunden am Tag unterwegs. Wochenpendler und Geschäftsreisende nehmen regelmäßig Reisen von drei bis sechs Stunden Dauer auf sich und sind teilweise mehrere Tage von Zuhause abwesend. Diese Reisezeit ist keine Zeit, die so mal eben schnell eingeplant werden kann. Sie erfordert konsequente Beachtung in der Organisation des Alltags.

6.1 Ausgangsbedingungen der Realtypen-Konstruktion

Das Forschungsanliegen wird durch die Erarbeitung realtypischer Formen von Reise-Tätigkeiten, denen die arbeitsbedingt Bahnreisenden während ihrer Fahrt grundsätzlich nachgehen operationalisiert. Folgende Themen werden hierbei in der Argumentation und in der Ergebnispräsentation berücksichtigt:

Ausgangspunkt der Forschung ist der Begriff des arbeitsbedingten Bahnfahrens. Die Datenerhebung fand unter der Prämisse statt, dass ausschließlich Bahnreisen Betrachtung finden, welche aus erwerbsarbeitsbezogenen Gründen unternommen werden. Die ausgewählten Interviewpartner sind entsprechend Pendelreisende, welche täglich oder wöchentlich zwischen Wohn- und Arbeitsort im Zug unterwegs sind, und bzw. oder Geschäftsreisende, deren berufliche Aufgaben regelmäßig geschäftliche Fahrten erfordern, die sie im Zug absolvieren. Erwerbsarbeit ist in beiden Fällen Referenzpunkt der Mobilität per Bahn.

Im Rahmen der Forschungsarbeit wurden sechs typische Formen von Reise-Tätigkeiten im arbeitsbedingten Bahnfahralltag erarbeitet, die sich auf drei Typenfelder verteilen. Sie setzen sich aus Arrangements unterschiedlicher Handlungen rund um das Bahnfahren aufgrund von Erwerbsarbeit zusammen. Die dargestellten Reise-Tätigkeiten⁹⁵ des arbeitsbedingten Bahnalltags wurden

⁹⁵ Der hier verwendete Tätigkeitsbegriff wurde den Ausführungen der Kritischen Psychologie entnommen und bezeichnet die Summe aller Handlungen, die ein und dasselbe Motiv zum Gegenstand haben (z.B. Arbeiten, Lernen, Reisen usw.). Die Unterscheidung einzelner Tätigkeiten erfolgt entsprechend anhand ihres Gegenstandes. Eine Tätigkeit kann mittels ganz unterschiedlicher Handlungen vorgenommen werden, wichtig sind der gemeinsame Bezugspunkt sowie die Gerichtetheit (Leontjew 1982).

mittels zweier Dimensionen, welche entlang eines Spektrums zwischen Erwerbsarbeit und Nicht-Erwerbsarbeit⁹⁶ verlaufen, strukturiert. Es wird damit der empirischen Fragestellung Rechnung getragen, wie dominant Erwerbsarbeit im Bahnalltag ist.

Die erste Dimension ‚Ansprüche an die Bahnalltagsgestaltung‘ verweist auf Motivationen und Zwänge der arbeitsbedingten Bahnreisenden zur Ausgestaltung ihres Bahnalltags. Wie bereits in Kapitel 3.1 angesprochen, ist die mobile Phase mit der Bahn integraler Bestandteil des individuellen Alltags von Pendlern und Geschäftsreisenden. Sie müssen ihre Bahnfahrten im Rahmen ihres Alltags organisieren und in ihre Lebensführung integrieren. Dazu gehört nicht allein die Abstimmung des Zugfahrplans mit den Arbeitszeiten, sondern auch mit Aktivitäten und Anforderungen in der Familie, im Arbeitsteam usw. Der Bahnfahrt wird nicht nur die Funktion der Beförderung zugeschrieben, sondern sie erfüllt oftmals auch noch weitere Zwecke, die der Koordination der unterschiedlichen Alltagsanliegen dienen. Dazu gehören unterschiedliche Arrangements zur Integration der Bahnreise in den Arbeitsalltag wie auch die Reflexion über Sinn und Zweck des arbeitsbedingten Bahnfahrens.

Die zweite Dimension ‚Realisierung der Ansprüche im Bahnalltag‘ thematisiert individuelle Praktiken und Sinnzuschreibungen während der Bahnfahrt. Sie umfasst Aspekte, die sich mit der konkreten Ausgestaltung der Bahnfahrt beschäftigen. Dazu gehören bspw. Arrangements zur Installation im Zug, zur Handhabung technischer Hilfsmittel oder zur Durchsetzung einzelner Tätigkeiten. Der arbeitsbedingte Bahnalltag muss nicht nur organisiert, sondern auch während der Reise arrangiert werden. Die arbeitsbedingt Bahnreisenden treffen hier auf eine spezielle öffentliche Umgebung, die sich der Struktur nach von Fahrt zu Fahrt gleicht, in der Ausgestaltung jedoch variieren kann.

Diese beiden Dimensionen der Typologie von Reise-Tätigkeiten des arbeitsbedingten Bahnfahrens beinhalten somit unterschiedliche Merkmale hinsichtlich des Beziehungsgeflechts zwischen Bahnfahren und Erwerbsarbeit, wie in Tabelle 3 aufgezeigt wird.

⁹⁶ Durch die Vermeidung des Begriffes „Freizeit“ soll darauf hingewiesen werden, dass die Tätigkeiten im Zug trotzdem unter dem Dogma der Erwerbsarbeit stehen und entsprechend auch als Bestandteil von Erwerbsarbeit verstanden werden können. Es wird hierbei auch der (berechtigten) Frage Rechnung getragen, ob bestimmte Bahnreisetätigkeiten wie z.B. Lesen und Schlafen in jedem Fall Freizeittätigkeiten sind, auch wenn die Reisenden während ihrer Arbeitszeit unterwegs sind und den Aufenthalt im Zug nicht als Freizeit definieren.

Ansprüche an die Bahnalltagsgestaltung	Realisierung der Ansprüche im Bahnalltag
Einstellung zum arbeitsbedingten Bahnfahren Einordnung der Bahnreise in den Erwerbsarbeitsalltag Motivation zur Erwerbsarbeit im Zug Organisation der Erwerbsarbeit (Strukturierung der Arbeitsaufgaben, Benennung von Bahn-Arbeitsaufgaben) Rolle des Berufes für Bahnalltag Bewertung des Zuges als Beförderungsmittel	Status der Erwerbsarbeit im Zug (Nutzung der Reisezeit, Raum für konzentrierte Arbeit) Organisation der Arbeitsabläufe (Abfolge, Umfang, Routinen) Bewertung des Arbeitsumfeldes (Zeit, Technik, Sozialität, Räumlichkeit) Erwerbsarbeitspraktiken (konkrete auf Erwerbsarbeit bezogene Tätigkeiten) Technikeinsatz Status der Freizeitbeschäftigungen Freizeitpraktiken

Tabelle 3: Merkmale der Strukturierungsdimensionen

Die erarbeiteten Real-Typen nehmen auf den jeweiligen konkreten Reiseanlass Bezug. Als Anlässe werden die Fahrt zum Wohn- und Arbeitsort sowie die Reise im Auftrag des Unternehmens definiert. Die Ausführungen der Interviewpartner wurden entsprechend nach ihren unterschiedlichen Reiseanlässen gegliedert und erst dann typischen Tätigkeitsmustern zugeordnet. Die Ergebnisse spiegeln demnach nicht automatisch das generelle Verhalten der Befragten als Fall wider, sondern das Verhalten der Reisenden während der dem jeweiligen Anlass entsprechenden Fahrten.

Dieser Zwischenschritt wurde notwendig, als sich im Rahmen der Datenanalyse zeigte, dass die Befragten ihrem Reiseanlass entsprechend verschiedenartigen Motiven folgen und ihren Alltag während der Bahnfahrt nicht immer gleich gestalten. Das Verhalten als Pendler gleicht nicht in jedem Fall dem als Geschäftsreisendem. So kommt es bei der nachfolgenden Darstellung der Realtypen vor, dass ein Teil der Befragten bei zwei typischen Reise-Tätigkeiten des arbeitsbedingten Bahnalltags aufgelistet ist.⁹⁷

Die Beschreibung gliedert sich zunächst in die drei Typenfelder, denen einzelne Typen aus der empirischen Analyse des Materials zugeordnet werden. Hierbei

⁹⁷ Zur gleichen Erkenntnis kam Melchers (1983, 12) im Rahmen seiner psychologischen Untersuchung von Verfassungen bei Nahverkehrsreisenden: „Insgesamt fanden wir vier Typen von Verfassungen. Diese vier Formen lassen sich nicht gleichsetzen mit vier Sorten von Fahrgästen, sondern sie sind vier Möglichkeiten des Gestaltens von Fahrten in öffentlichen Verkehrsmitteln. Diese Formen können im Prinzip bei jedermann vorkommen...“.

sind zunächst die formal korrekten Bezeichnungen der Typen angegeben und in Klammern zur Versinnbildlichung jeweilige Charaktere genannt. Folgende typische Reise-Tätigkeiten im arbeitsbedingten Bahnfahralltag wurden anhand des vorliegenden Samples erarbeitet:

a) Typenfeld 1 Arbeitsorientierung

- Effizient realisiertes arbeitsorientiertes Bahnreisen (Arbeitseifer)
- Uneffektiv realisiertes arbeitsorientiertes Bahnreisen (Übermotivation)
- Flexibel realisiertes arbeitsorientiertes Bahnreisen (Pragmatismus)

b) Typenfeld 2 Freizeitorientierung

- Arbeitsfreies freizeitorientiertes Bahnreisen (Geselligkeit)
- Arbeitsminimiertes freizeitorientiertes Bahnreisen (Zurückgezogenheit)

c) Typenfeld 3 Reiseorientierung

- Transportorientiertes Bahnreisen (Reiseklassiker)

Diese drei Felder mit den jeweiligen Typen sind in der folgenden Abbildung (2) graphisch dargestellt. Die Darstellung dient v.a. der Visualisierung und trifft keine eindeutigen Aussagen darüber, in welchem genauen Verhältnis die jeweiligen Typen zueinander stehen.

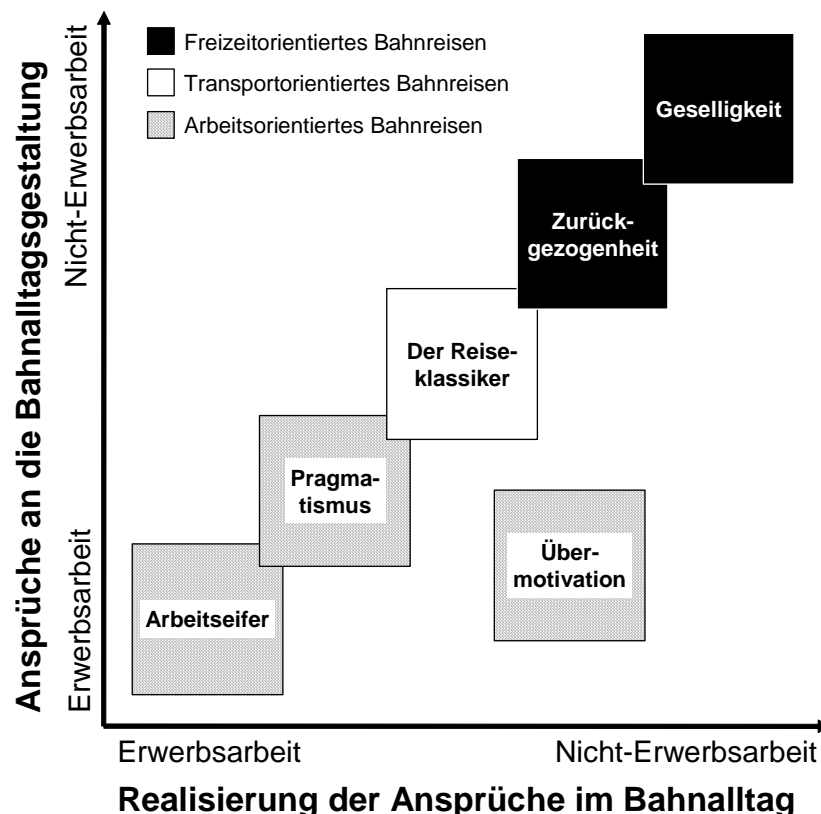


Abbildung 2: Typische Formen von Reise-Tätigkeiten

Im Folgenden werden die einzelnen typischen Reise-Tätigkeiten arbeitsbezogenen Bahnfahrens in ausführlicher Art und Weise vorgestellt. Die Darstellung

der Typen gliedert sich in der Weise, dass zunächst eine Tabelle mit sozial- und bahnstrukturellen Merkmalen der Interviewpartner aufgeführt wird, die zum Typus gehören. Daran schließt sich eine kurze Deutung der Merkmale in Bezug auf die Struktur des Typus an. Den Schwerpunkt bildet die Vorstellung des jeweiligen Typus entlang der Dimensionen ‚Ansprüche an die Gestaltung des Bahnalltags‘ und ‚Realisierung der Ansprüche im Bahnalltag‘.

6.2 Typenfeld 1: Arbeitsorientierung

Im Typenfeld 1 sind die Tätigkeiten im Zug grundsätzlich an der Erwerbsarbeit ausgerichtet, wobei die Realisierung des Arbeitsanspruches während der Bahnfahrt auf unterschiedlichen Wegen erfolgt. Arbeitsorientierung meint in diesem Fall, dass für alle drei Typen dieses Feldes der Anspruch gilt, dass Bahnfahren und Arbeiten an sich eine nützliche Kombination darstellen kann und soll. Entsprechend bereiten sich die Befragten dieser Typen auch auf Arbeitsinhalte unterschiedlichen Umfangs vor, die sie während der Reise erledigen wollen. Erst während der Bahnfahrt zeigt sich, ob es tatsächlich unumschränkt möglich ist, Arbeiten und Reisen erfolgreich miteinander zu verbinden.

6.2.1 Arbeitsorientiertes Bahnreisen: Arbeitseifer

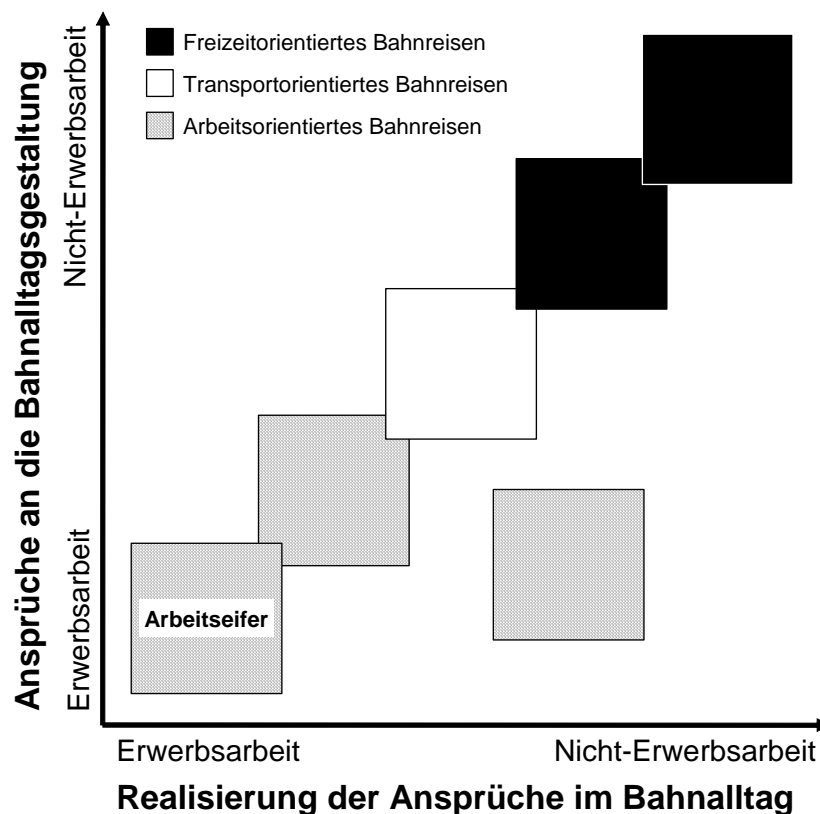


Abbildung 3: Effizient realisiertes arbeitsorientiertes Bahnreisen

Der Typus Effizient realisiertes arbeitsorientiertes Bahnreisen mit der Bezeichnung Arbeitseifer hat mit seiner Position in der linken unteren Ecke eine hohe

Affinität zur Erwerbsarbeit im Zug. Sowohl hinsichtlich der Anspruchshaltung an die Bahnfahrt als auch der Gestaltung des Bahnalltags stehen Tätigkeiten aus dem Erwerbsleben deutlich im Mittelpunkt. Das Motto der Reisenden ist: „Bahnfahren ist zum Arbeiten da!“.

Effizient realisiertes arbeitsorientiertes Bahnreisen als arbeitseifriges Bahnfahren findet sowohl im Rahmen von geschäftlichen Reisen als auch zusätzlich im Pendelalltag statt. Die Interviewpartner dieses Typus, zwei Frauen und sechs Männer, haben entweder eine leitende Position inne oder sind im wissenschaftlichen Bereich tätig. In Bezug auf den familiären Hintergrund lebt der überwiegende Teil der Befragten in (nicht)ehelicher Partnerschaft, allerdings haben lediglich zwei Personen Kinder. Arbeitseifriges Reisen heißt hier überwiegend Reisen im Fernverkehr, wenngleich Erwerbsarbeit auch im Nahverkehrszug nicht gänzlich ausgeschlossen ist. In den folgenden Ausführungen wird erläutert, welche Ansprüche die Befragten dieses Typus an die Gestaltung des von Arbeit bestimmten Reisealltags haben und wie sie diese realisieren.

Ansprüche an die Gestaltung des von Arbeit bestimmten Bahnalltags

Effizient realisiertes arbeitsorientiertes Bahnreisen steht zunächst in direktem Bezug zu Geschäftsreisen. Es gehört zur beruflichen Position der Befragten, regelmäßig aus dienstlichem Anlass (Gespräche mit Geschäftspartnern, Konferenzen, Kundengespräche, Mitarbeitertreffen usw.) unterwegs sein zu müssen. Die Reisen finden in der Regel während der Arbeitszeit statt oder werden dem formalen Arbeitstag angerechnet. Die Arbeitswelt wird in diesem Fall nicht verlassen, sondern es ändert sich lediglich der Dienort. Vor diesem Hintergrund ist es für die betreffenden Interviewpartner selbstverständlich, dass im Rahmen des Arbeitsalltags auch während der Bahnfahrt gearbeitet wird. Die optimale Zeitausnutzung während der Bahnreisen steht im Mittelpunkt. Herr Königsfeld z.B. sieht seine dienstlichen Reisen klar als Bestandteil seiner Arbeitszeit, in der gearbeitet werden muss. Dafür muss er sich das passende Arbeitsklima im Zug, gegebenenfalls auch durch einen Wechsel der Klasse, schaffen:

„Also ich plane eigentlich auch ein, dass die Fahrten dann einfach auch ein Teil meiner Arbeitszeit sein werden. Um einfach da so'n Doppelnutzen zu haben. Dass ich dann auch durchaus drüber nachdenke, wenn es nicht mehr geht, dann einfach in die 1. Klasse zu wechseln, um da eher diesen Nutzen zu haben.“ (Herr Königsfeld, 24, 250-253)

Auch diejenigen Befragten, welche neben ihren Geschäftsreisen noch regelmäßig mit dem Zug pendeln, betrachten die Bahnreise als Zeitfenster, um überwiegend Erwerbsarbeiten zu erledigen. Sie unterscheiden nicht zwischen Bahnfahren während der Arbeitszeit und Bahnfahren in ihrer formal freien Zeit. Bahnfahren bedeutet grundsätzlich arbeiten, wenngleich die Arbeitsaufgaben zwischen Pendelfahrten und Geschäftsreisen variieren können. Die Pendelreisen stellen nach dem Verständnis der befragten Reisenden einen verlängerten Arbeitsplatz dar, um die Anwesenheit am ursprünglichen Arbeitsort in Grenzen zu halten. Es wird im Zug gearbeitet, um nicht die Zeit am Arbeitsplatz ver-

bringen zu müssen, wie es auch Frau Berger betont:

„Also, das mit dem, die, die Geschichten, wenn ich arbeite, wenn ich für den Beruf was mache, das liegt dann eben auch daran, wenn da viel zu tun ist, und das eng ist, dann wird da ne ganze Menge gemacht. Ich hab auf der Rückfahrt noch was vorzubereiten für nächste Woche....“ (Frau Berger, 7, 69-70)

Alle Akteure dieses Typus können sich aufgrund ihrer beruflichen Stellung ihre Arbeitsaufgaben eigenverantwortlich organisieren. Sie arbeiten in Bereichen, wo die Bearbeitung von Unterlagen, das Vorbereiten von Papieren oder die Nacharbeit von Terminen einen normalen Arbeitsalltag ausmachen. Ihre Tätigkeiten ermöglichen zudem eine Differenzierung zwischen Arbeitsaufgaben, die nur am festgelegten Arbeitsplatz realisiert werden können, und Bahnreise-Aufgaben, die von räumlichen Kontexten unabhängig sind oder denen ein Tapetenwechsels gut tut. Sie haben ein Gefühl dafür entwickelt, welche Aufgaben während der Bahnfahrt erledigt werden können und welche dafür nicht geeignet sind. Bereits im Vorfeld wird die Bahnfahrt so organisiert, dass anliegende Arbeitsaufgaben konkret für die Zeit im Zug vorbereitet werden. Oftmals werden auch im Rahmen des Arbeitsalltags Aufgaben aussortiert, welche gut für anstehende Bahnfahrten geeignet sind. Da die Reisenden über ausgiebige Erfahrungen in der Arbeitsorganisation während der Bahnfahrt verfügen, wie Herr Schöneberg, sind sie in der Lage, im Vorfeld der Reisen das Arbeitspensum festzulegen, welches aus ihrer Perspektive realistisch bewältigt werden kann.

„Zum überwiegenden Teil der Zeit lese ich. Also, das, da plan ich auch meistens ein bisschen vor, wenn ich weiß, ich mach jetzt mal wieder ne längere Bahnfahrt, dann werf ich halt so die Sachen, die dafür geeignet sind, gleich auf so nen Stapel.“ (Herr Schöneberg, 18, 101)

Mit der Erledigung von Arbeitsaufgaben im Zug entlasten alle befragten Akteure ihren Arbeitsalltag am Arbeitsplatz. Es spielt für die befragten Akteure an dieser Stelle keine Rolle, ob die Bahnreisen formal als Arbeitszeit deklariert werden oder nicht. Ihr Arbeitsalltag ist meist von einer flexiblen Einteilung der Arbeitszeit geprägt, wie der Interviewausschnitt von Frau Berger zeigt, so dass es für sie nicht zur Debatte steht, über die Abgrenzung von Arbeitszeit, Freizeit und Bahnzeit nachzudenken.

„A: Wenn man Arbeitszeit rechtlich, von Seiten meines Arbeitgebers sieht, dann ist das Freizeit, weil ich da keine Arbeitszeit für, mir anschreiben kann oder so etwas, also das haut nicht hin. Aber, ich mache ja auch mal, das lässt sich ja gar nicht vermeiden, dass ich dann auch mal ein privates Telefonat vom Büro aus führe, [...] Dass ich die Zeiten dann aber eben außerhalb der normalen Arbeitszeit auch wieder locker erwirtschafte, wenn ich da zwischendurch mal was mache. I: Hm. Wie ist das bei Tagungen oder so, wie wird das mit der Zeit abgerechnet? A: Erm, (5sek) Also, das wird als Arbeitszeit gerechnet, aber ich arbeite natürlich nicht die ganze Zeit durchgehend dann.“ (Frau Berger, 7, 77-79)

Die Entscheidung für das Verkehrsmittel Bahn begründen die Befragten folgendermaßen: Häufig besitzen sie selbst kein Auto, so dass sie daran gewöhnt sind, mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs zu sein. Selbst wenn Ihnen ein

Dienstwagen zur Verfügung steht, ziehen sie es – trotz Führerschein – in der Regel vor, im Rahmen des Arbeitsalltags mit der Bahn zu reisen. Auch im Pendelalltag stellt der Zug die bessere Alternative dar. Die Entscheidung wird damit begründet, dass sie hier die Zeit, die sie unterwegs sind, optimal nach ihren Bedürfnissen (aus)nutzen können. Am liebsten benutzen die Reisenden dieses Typus den Fernverkehrszug. Er bietet die ihnen zweckdienlichen Grundvoraussetzungen, um ungestört arbeiten zu können. Die technische Konstruktion erlaubt mehr räumliche Freiheiten, um sich am Platz individuell einrichten zu können. In der Regel können die Reisenden mit einer übersichtlichen Anzahl von Mitreisenden rechnen, so dass das Problem der sozialen Enge (wie in Kapitel 1 ausführlich erläutert) nicht zum Tragen kommt. Fernverkehrsverbindungen sind durch hohe Reisegeschwindigkeiten mit wenigen Unterwegshalten charakterisiert, so dass die Reisenden die Möglichkeit haben, schnell und meist ohne Zugwechsel zu ihrem Zielort befördert zu werden. Diesen Vorteil hebt auch Herr Königsfeld im Gespräch hervor:

„Gut, es ist jetzt auch kein Schnäpperchen, aber gut, die Bahn bietet einfach den Komfort-Vorteil und das sehen auch meine fliegenden Kompagnons [lacht] ein. Also beim Fliegen ist man zwar ne Stunde schneller, auch nur noch ne Stunde, wenn man ehrlich rechnet, aber man ist halt irgendwie nirgendwo für mehrere Stunden an einem Stück, dass man halt arbeiten kann. Ist ja immer nur irgendwie am Flughafen oder man wartet oder so weiter.“ (Herr Königsfeld, 24, 21)

Entsprechend wird gerade die Möglichkeit, über einen längeren Zeitraum mobil arbeiten zu können, als bedeutender Vorteil des Zuges angesehen. Gerade bei geschäftlichen Reisen wird unternehmensseitig darauf geachtet, dass diese möglichst als Zugreise gebucht werden.

Realisierung der Ansprüche an die Erwerbsarbeit im Bahnalltag

Die Ausnutzung der Reisezeit für Zwecke der Erwerbstätigkeit ist oberste Prämisse. Die überwiegende Zeit im Zug wird mit der Erledigung von Arbeitsaufgaben ausgefüllt. Sobald die Reisenden Platz nehmen, holen sie ihre Unterlagen hervor, um sich sofort an die Arbeit zu machen und erst dann aufzuhören, wenn sie das Gefühl haben, dass sie sich nicht mehr ausreichend konzentrieren oder motivieren können.

In der Regel gibt es einen Arbeitsplan, der die Erledigung bestimmter Punkte nach unterschiedlichen Dringlichkeitsstufen vorsieht. Dazu gehören in sich geschlossene kleine Arbeitsprojekte wie die Erstellung eines Proto oder einer Präsentation, die innerhalb der Bahnreise fertig gestellt werden können. Gern werden auch Sonderaufgaben im Zug begonnen, für die im täglichen Arbeitsgeschäft kein Platz ist. Hier nutzen die Befragten Raum und Zeit, um einfach einmal ohne Zeitdruck und Unterbrechung ‚frei denken‘ zu können. Oder man widmet sich Aufgaben aus dem laufenden Betrieb des täglichen Arbeitslebens wie Sortierung der Adressdatenbank, Durchsicht von Rundbriefen, Beantwortung von Emails usw. Derlei Aufgaben erfordern meist keine hohe Konzentration, nehmen jedoch viel Zeit in Anspruch.

Teilweise wird von den Befragten auch hervorgehoben, dass der Zug mitunter einen besseren Konzentrationsraum darstellt als der Arbeitsplatz. Hier erfahren sie keine Ablenkung durch Kollegen, Vorgesetzte oder Kunden. Sie arbeiten in der Regel in einer anonymen Atmosphäre, in der sie die Möglichkeit haben, sich für einen bestimmten Zeitraum einer Aufgabe zu widmen. Die Nutzung von Laptops und Mobiltelefonen ist ganz selbstverständlich. Indem auch während der Fahrt Telefonate durchgeführt und Emails gelesen und formuliert werden können, kann die Erwerbsarbeit kontinuierlich weitergeführt werden. Die mobil arbeitenden Reisenden sind nicht gezwungen, einzelne Arbeitsschritte oder Abstimmungen auf die Zeit außerhalb des Zuges zu verschieben. Gerade bei längeren Reisen ist es für einige der Befragten sehr wichtig, weiterhin für v.a. geschäftliche Fragen erreichbar zu sein, wie bspw. Herr Fahle beschreibt:

„Nee, bei der Zugfahrt ist es dann meistens schon so, dass ich es da dann anschalte, weil da sind dann doch hin und wieder meistens kurze Anrufe, wo jemand sagt jetzt ist da doch was ganz dringendes irgendwie noch und noch mal ne Rückfrage. Sind dann aber meistens nur so Fünf-Minuten-Telefonate.“ (Herr Fahle, 22, 147)

Obgleich der Tätigkeitsschwerpunkt im Bereich der Erwerbsarbeit liegt, widmen sich die befragten arbeitseifrigen Reisenden auch einigen privaten, spannenden Aktivitäten. Freizeit bzw. Privatleben spielen zwar eine untergeordnete, eher ergänzende Rolle, werden jedoch bewusst von den Reisenden eingeplant und erlebt. Dazu gehören die Lektüre von Zeitungen, Zeitschriften und Büchern, Schlafen oder die Unterhaltung mit Kollegen oder fremden Mitreisenden. Das Hören von Musik, die Betrachtung der Landschaft sowie der Konsum von Essen und Getränken erfolgt meist neben der Arbeit. Die befragten Akteure, wie im vorliegenden Beispiel Herr Becker, sind sich dessen bewusst, dass sie während der Bahnfahrt nicht jede Minute für die Erwerbsarbeit nutzen können, und kalkulieren diese Frei-Zeiten ein.

„I: Wie viel Zeit ist es eigentlich, die sie da im Zug mit Arbeit verbringen? A: Meist` weniger als mer denkt. Also wenn ich jetzt die Strecke rechne, die ich am häufigsten fahr` Stadt X – Stadt Y, sind es vielleicht von fünf Stunden, die da Reisezeit von Hauptbahnhof zu Hauptbahnhof sind, also mit dem, mit dem Umsteigen, sind das vielleicht maximal drei Stunden oder so. Mer braucht halt immer seine Zeit bis mer sitzt, bis mer einstieg is, bis alles los geht, schaut dann vielleicht auch in Zeitung rein und ja so, ja so, ja vielleicht drei Stunden, also drei von fünf oder vielleicht dreieinhalb, maximal dreieinhalb von fünf ist vielleicht so der Wert.“ (Herr Becker, 3, 128-129)

Wenngleich Erwerbsarbeit die dominierende Rolle während der Bahnfahrt einnimmt und auch sofort nach Reisebeginn aufgenommen wird, entstehen an unterschiedlichen Stellen Störungen (Ein- und Ausstieg von Reisenden, lautes soziales Umfeld, Betriebsstörungen usw.). Die Kompetenz der arbeitseifrigen Akteure besteht v.a. darin, diese unvermeidbaren Pausenzeiten mit einzukalkulieren und in abgewandelter Form für sich zu nutzen. Sie können realistisch einschätzen, welches Arbeitspensum im Zug bewältigt werden kann, und gehen entsprechend konzentriert an die Arbeit.

Effizient realisiertes arbeitsorientiertes Bahnreisen zusammengefasst

Zusammengefasst lässt sich arbeitseifriges Reisen wie folgt charakterisieren: Die Bahnfahrt ist für die arbeitseifrigen Reisenden ein wichtiger Bestandteil des individuellen Arbeitsalltags. Sowohl auf geschäftlichen Reisen als auch bei Pendelfahrten spielt Erwerbsarbeit eine dominierende Rolle unter den einzelnen Tätigkeiten im Zug. Diese Form der Bahnalltagsgestaltung ist wesentlich der Notwendigkeit einer zeitlichen Organisation des umfangreichen Arbeitsalltags geschuldet. Bahnfahren darf im Rahmen dessen keinen Leerlauf an Zeitnutzung bedeuten, sondern wird strategisch in die Bewältigung der Arbeitsaufgaben einbezogen, damit letztlich der Alltag am Arbeitsplatz und das Privatleben entlastet werden. Trotzdem ist der Umfang der Erwerbstätigkeiten im Zug qualitativ und quantitativ begrenzt. Nicht alle Arbeitsschritte können im Zug in gleicher Weise realisiert werden wie am ursprünglichen Arbeitsplatz. Auch wenn technische Geräte wie Laptop, Handheld und Mobiltelefon wichtige Hilfsmittel im Bahnfahralltag sind, ersetzen sie keinen voll ausgestatteten Arbeitsplatz im Unternehmen. Trotz der überaus hohen Affinität zur Erwerbsarbeit während der Bahnfahrt ist es den befragten Reisenden dieses Typus nicht vollständig möglich bzw. beabsichtigen sie es auch nicht, die gesamte Reisezeit mit Tätigkeiten aus dem Erwerbsleben auszufüllen. Stattdessen wird gern die Möglichkeit genutzt, sich zwischendurch entspannenden Tätigkeiten widmen zu können.

6.2.2 Arbeitsorientiertes Bahnreisen: Übermotivation

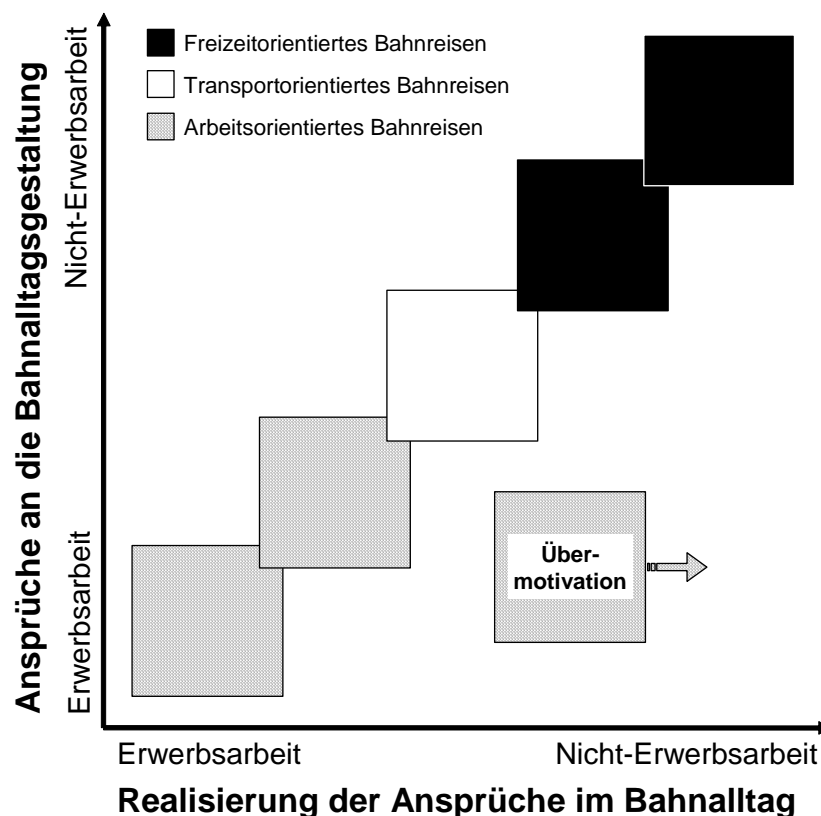


Abbildung 4: Uneffektiv realisiertes arbeitsorientiertes Bahnreisen

Der Typus Uneffektiv realisiertes arbeitsorientiertes Bahnreisen in Form von Übermotivation deutet bereits mit seiner Positionierung im unteren Mittelfeld an, dass kein ausgewogenes Verhältnis zwischen Anspruch und Realisierung von Erwerbsarbeit während der Bahnreise zustande kommt. Die Anspruchshaltung der Reisenden orientiert sich stark an der Durchführung von Erwerbsarbeit im Zug. Allerdings zeigt sich hinsichtlich der tatsächlichen Gestaltung der Zugfahrt eine Tendenz zur Nicht-Erwerbsarbeit. Der angedeutete Pfeil zeigt an, dass Erwerbsarbeit im Zug eine eher geringe Rolle spielen kann. Es wird von der arbeitsbedingten Bahnfahrt grundsätzlich mehr Nutzen erwartet, als während der Reise realisiert werden kann. Das Motto dieses Typus lässt sich formulieren als „Arbeiten im Zug muss sein, aber eigentlich funktioniert es nicht“.

Zentrales Merkmal dieses Typus ist, dass die Befragten aufgrund ihres Aufgabenprofils im Beruf (wie auch beim Typus Effizient realisiertes arbeitsorientiertes Bahnreisen) u.a. aufgefordert sind, geschäftliche Reisen zu absolvieren. Hierfür sind sie vorwiegend im Fernverkehrszug unterwegs, legen also in der Regel längere Strecken zurück. Frau Herbst und Frau Peterson sind allein stehend, Herr Andresen und Herr Schmitt haben Familie. Alle Befragten sind als Angestellte beschäftigt, Herr Andresen hat eine leitende Position inne. Der berufliche Status dieser Beschäftigten unterscheidet sich von den Beschäftigten des Typus des Effizient realisierten arbeitsorientierten Bahnreisens dahingehend, dass mehrheitlich keine Leitungsposition ausgeübt wird.

Ansprüche an die Gestaltung des Bahnalltags

Arbeitsbedingtes Bahnfahren in Form von geschäftlichen Bahnreisen ist eine Notwendigkeit, die sich aus der beruflichen Tätigkeit der befragten Interviewpartner ergibt. Der Austausch mit Kollegen, das Gespräch mit Kunden oder auch die Anwesenheit auf Messen z.B. erfordern das berufliche Unterwegssein. Im Vergleich zu den Reisenden, welche ihre Fahrten nach dem Typus Effizient realisiertes arbeitsorientiertes Bahnfahren, organisieren, ist die Reisehäufigkeit bei diesem Typus über das Jahr verteilt geringer.

Grundsätzlich gehören die Bahnfahrten mit beruflichem Hintergrund in den zeitlichen Rahmen der Erwerbsarbeit. Herr Andresen begründet diese Einordnung mit den Worten “Mei, sonst würd ich mi net neisetzen, wenn ich nicht dahin müsste, zu dem Termin, würd ich nie in diesem Zug sitzen“ (Andresen, 27, 283). Entweder wird während der regulären Arbeitszeit gefahren oder die Reisezeiten werden als Arbeitszeit verbucht. Während der Bahnfahrt selbst spielt die Erledigung von Erwerbsarbeit dann eine Rolle, wenn die Reise während der formal festgelegten Arbeitszeit erfolgt. Im Zusammenhang damit versuchen die Reisenden dieses Typus dann auch, sich hinsichtlich möglicher erwerbsarbeitsbezogener Tätigkeiten im Zug vorzubereiten. Die Reisenden überlegen sich, welche Arbeitsaufgaben während der Zugfahrt erledigt werden können. Allerdings ist die Auswahl für die Reise geeigneter Aufgaben aufgrund ihres beruflichen Tätigkeitsfeldes sowie individueller Bahnreisevorlieben und –

kompetenzen nicht immer einfach. Für Herrn Schmitt bspw. wäre die Übertragung von Aufgaben aus dem normalen Arbeitsalltag in den Zug mit sehr viel logistischem Aufwand verbunden, wie er im folgenden Zitat schildert:

„und da kommt ne ganze Menge, so, so, wirklich Analyseschritte, also, Datenauswertung und so, das mach ich überhaupt nicht im Zug. Also erstens Mal muss ich die Daten auf die Festplatte vom Laptop laden, ne. Und, und, dann, dann müsst ich da also wirklich ne, das sind doch viel, viel zum Teil auch ja Daten einschätzen, abwägen, und, und überprüfen und schon, da braucht man dann schon irgendwelche Literatur oder Dinge, die man nachgucken muss, und das sind alles Dinge, die, die ich unterm Strich im Büro um mich herum habe, da in der Bibliothek oder, oder direkt an meinem Arbeitsplatz. Und das brauch ich auch, ne, und das hätt ich sozusagen alles unterwegs nicht. Und das hab ich im Prinzip auch hier zu Hause nicht, und deswegen gibt es nur einen begrenzten Teil, den ich wirklich auslagern kann.“ (Herr Schmitt, 10, 225)

Aus diesem Grund nimmt sich Herr Schmitt eher unproblematische Aufgaben, wie Protokolle oder Lesen von Zeitschriften mit auf die Fahrt. Die Mitnahme und Benutzung von technischen Arbeitsmedien lehnen die Befragten ab. Sie erkennen oft keinen Vorteil in der Ausgestaltung des Bahnalltags durch technische Geräte. Allein das Mobiltelefon wird bei zwei Befragten im Zug genutzt.

Insgesamt stehen die Reisenden des Typus Uneffektiv realisiertes arbeitsorientiertes Bahnreisen einer effektiven Arbeitsausführung eher skeptisch gegenüber. Entsprechend werden für die Bahnreisen in der Regel Aufgaben ausgesucht, welche leicht, nach Möglichkeit ohne technische Hilfsmittel und ohne Zeitdruck zu bearbeiten sind. An dieser Stelle zeigt sich bereits der Konflikt dieses Typus in Bezug zur Erwerbsarbeit. Der Arbeitsalltag kann nicht eins zu eins in den Bahnalltag übertragen werden. Wenngleich die Reisenden beabsichtigen, im Zug auch zu arbeiten, wissen sie bereits vor Fahrtantritt, dass sie nicht die gesamte Reisearbeitszeit mit Arbeit ausfüllen werden. Dieser Umstand verursacht zum Teil Gewissensbisse oder Unzufriedenheit. Während sich am Arbeitsplatz die Arbeit mitunter sprichwörtlich türmt, wird die Zeit im Zug nicht optimal für die Erwerbsarbeit genutzt. Sie verfolgen das Leitbild, welches auch von der Deutschen Bahn aktiv beworben wird, dass die Reisezeit in der Bahn als Doppelnutzen verstanden werden kann: Überwindung der Fahrstrecke und gleichzeitig Erledigung von Arbeit. Dabei lassen sie außer Acht, dass Bahnfahren, das Überwinden einer räumlichen Entfernung zwischen zwei Dienstorten, bereits eine Arbeitstätigkeit darstellt, der sie, wenn auch überwiegend passiv, nachgehen. Formal betrachtet, ist ihre Arbeitszeit bereits verplant.

Die Entscheidung für die Reise mit der Bahn erfolgt v.a. anhand ökonomischer und ökologischer Gesichtspunkte. Obwohl die gleichwertige Ausnutzung der Bahnzeit für die Erwerbsarbeit sich schwierig gestaltet, ist der Zug immer noch die bessere Alternative zu Auto und Flugzeug. Mit der Bahn zu reisen bedeutet umweltfreundlich zu fahren, was beim überwiegenden Teil der Befragten dieses Typus ein angenehmes Gefühl hervorruft. Darüber hinaus sehen die Befragten die Bahn in monetärer sowie zeitlicher Hinsicht durchaus als ernst zu nehmende Konkurrenz zu anderen Verkehrsmitteln. Die Befragten würdigen es aber auch,

sich selbst nicht am Verkehrsgeschehen beteiligen zu müssen und die Reisezeit für ihre individuellen Tätigkeiten zur Verfügung zu haben.

Realisierung der übermotivierten Ansprüche im Bahnalltag

Die Erwerbsarbeit nimmt im Zug formal einen hohen Stellenwert ein. Die Geschäftsreisen sind Teil des Arbeitstages, so dass die Reisenden davon ausgehen, dass sie auch während der Bahnfahrt arbeiten müssen. Entsprechend nehmen sie sich auch unterschiedliche Arbeitsaufgaben vor: Durchsicht von Unterlagen, Erstellung eines Gesprächsprotokolls, Vorbereitung auf einen Termin usw. Es werden v.a. Aufgaben herangezogen, die leichter zu bearbeiten sind und keiner intensiven Konzentration bedürfen. Sie stehen überwiegend in direktem Bezug zum jeweiligen Reiseanlass, wie es auch bei Frau Herbst der Fall ist:

„A: Ja, kommt auf die Länge der Fahrt an. Also, es gibt ja, gibt's dann sicher auch noch Sachen zu lesen, also, wenn das mischt sich dann, also, wäre ein Teil eben auch erm berufliches Lesen. [...] Das wären dann noch mal, erm, so die letzten Notizen, so, die ich da brauche an dem Termin, wo ich bin, und bzw. in der Nachbereitung, dass ich mir dann noch mal durchgehe, mit wem ich was besprochen habe und irgendwelche Ergebnisse oder weitergehenden Aktionen mir notiere.“ (Frau Herbst, 21, 37-39)

Zentral für diesen Typus ist jedoch die Auffassung, dass die Erledigung von Arbeitsaufgaben aus ihrer Erwerbsarbeit gefordert wird. Sie fühlen sich verpflichtet, während der Bahnfahrt sich zumindest teilweise mit Erwerbstätigkeiten zu beschäftigen. Schließlich werden sie in dieser Zeit auch fürs Arbeiten bezahlt. Sie folgen damit der mittlerweile gängigen Auffassung, dass der Zug sich als Arbeitsplatzersatz eignet und die Zugfahrt ein möglicherweise unvorbereitetes Erscheinen am Zielort nicht entschuldigt.

Die befragten Reisenden selbst verbinden gedanklich jedoch in der Regel mit der Bahnfahrt Tätigkeiten, welche nicht unbedingt Bestandteil des Arbeitsalltags sind. Sie nutzen die Reisezeit auch gern, um zu schlafen, zu lesen, sich mit bekannten und/oder fremden Mitreisenden zu unterhalten oder sich einfach etwas zu entspannen.

Sie erleben einen inneren Konflikt zwischen der Nutzung des Bahnalltags für private Beschäftigungen auf der einen Seite und dem Gebot der Arbeitszeitausnutzung auf der anderen. So versuchen sie letztendlich stets, bestimmte Arbeitsaufgaben so gut es geht im Zug zu erledigen. Diese Erfüllung von Arbeitsaufgaben ist dann als Arbeit aus Gewissensmotiven zu beurteilen. Eine wichtige Ursache für die schwierige Übertragbarkeit von Erwerbstätigkeiten in den Zug über einen längeren Zeitraum hinweg sehen die befragten Reisenden im Zugumfeld selbst. Es ist in ihren Augen wenig geeignet, ein mobiles Büro zu installieren. Die soziale Umwelt lädt entweder dazu ein, sich mit anderen zu unterhalten, oder sie wirkt störend, indem unterschiedlichste Signale in Form von Geräuschen, Gerüchen und Gesten von anderen Mitreisenden ausgehen. Darüber hinaus ist die Bahn in ihren Augen in erster Linie ein Medium der Beförderung, v.a. um die Anforderungen der dienstlichen Mobilität zu erfüllen.

Ein weiteres Problem hinsichtlich der übermotivierten Ansprüche an die Bahnreise besteht aber auch darin, dass oftmals ein Missverhältnis zwischen Reisezeit und individueller Zeitausnutzung entsteht. Die Zeit im Zug fühlt sich insgesamt zu lang an, so dass die betroffenen Reisenden mitunter gar nichts mehr mit der zur Verfügung stehenden Zeit anfangen können. Resultat ist im ungünstigsten Fall ein Gefühl der verschwendeten Arbeitszeit. Herr Schmitt formuliert das Problem folgendermaßen:

„Aber es ist einfach eine unglaublich lange Zeit. Und, also, auch da hab ich am Anfang immer noch eben so Nachbereitung der Tagung gemacht, aber das ist nur zwei Stunden, Maximum. Na, und, die Fahrt dauert aber 6 Stunden, also, vier Stunden habe ich nix zu tun. Und das ist einfach unterm Strich mehr vertane Zeit, dann. Weil, ja, ein normaler Arbeitstag hat irgendwie 8 Stunden und, und 6 Stunden davon einfach im Zug sitzen, ist, ist irgendwie, also in meinen Augen, ziemlich ineffektiv, ne.“ (Herr Schmitt, 10, 95)

Im Zug wird sowohl gearbeitet als auch freizeitbezogenen Tätigkeiten nachgegangen. Wenngleich mental die Erwerbsarbeit stets präsent ist, dominiert während der Bahnfahrt die Nicht-Erwerbsarbeit. Der Zug an sich wird insgesamt als wenig geeignet für eine konzentrierte Arbeit betrachtet. Das Ablenkungs- und Störungspotenzial ist viel zu hoch. Infolgedessen wollen die Reisenden auch nicht zu lang im Zug verharren. Das ist für sie verschwendete Zeit, die sie lieber am Arbeitsplatz verbringen würden.

Uneffektiv realisiertes arbeitsorientiertes Bahnreisen zusammengefasst

Zusammenfassend lässt sich in Bezug auf den Typus Uneffektiv realisiertes arbeitsorientiertes Bahnreisen Folgendes darlegen: Der Bahnalltag wird zwar auch in diesem Fall von der Erwerbsarbeit bestimmt, doch nehmen die befragten Reisenden es eher als Druck wahr und nicht als Möglichkeit der Arbeitsentzerrung. Für die Zugfahrt werden Arbeitsaufgaben organisiert, welche vergleichsweise geringe Konzentrationsleistungen erfordern und ohne technischen Aufwand in der Bahn realisiert werden können. Letztlich nimmt die konkrete Arbeitszeit im Zug einen kurzen Zeitraum in Anspruch. Den überwiegenden Anteil der Bahnzeit nehmen nicht-erwerbsarbeitsbezogene Tätigkeiten ein. Diesen Beschäftigungen stehen die Befragten wohlwollender gegenüber und betrachten sie als im Zug leichter zu realisieren. Trotzdem entsteht aus dem Missverhältnis von vermeintlich geforderter Bahnzeitausfüllung und eigenen Vorlieben der Bahnalltagsgestaltung eine unzufriedene Gefühlslage, welche darin münden kann, dass die Reisezeit als zu lang wahrgenommen wird und gleichzeitig eine effektive Nutzung nicht mehr weiter realisiert werden kann.

6.2.3 Arbeitsorientiertes Bahnreisen: Pragmatismus

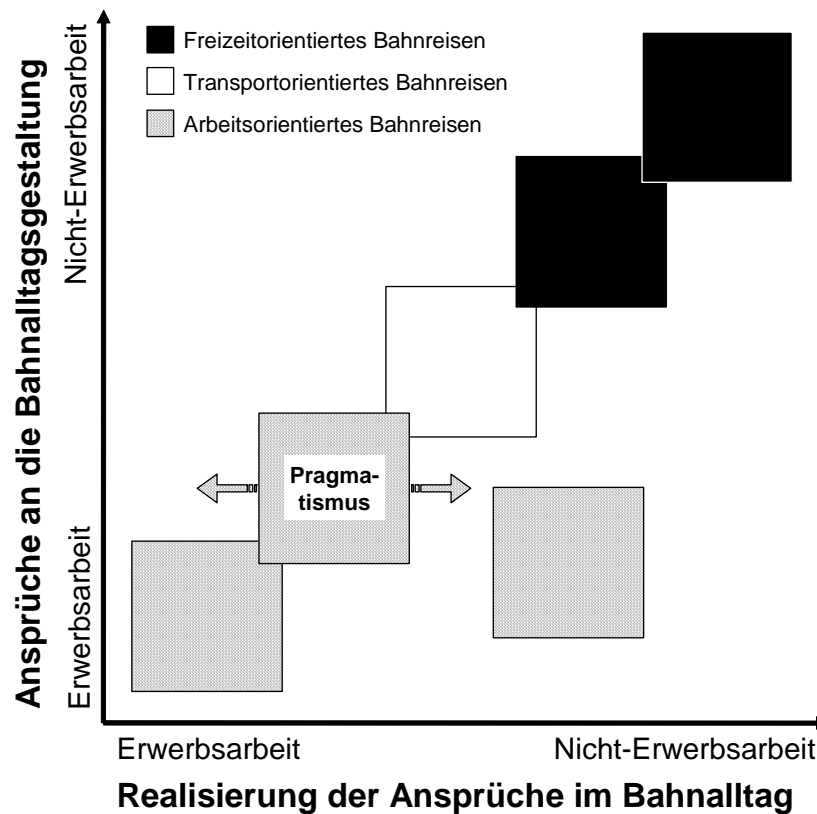


Abbildung 5: Flexibel realisiertes arbeitsorientiertes Bahnreisen

Der Typus Flexibel realisiertes arbeitsorientiertes Bahnreisen als pragmatisches Reisen positioniert sich fast in der Mitte der Abbildung. Es werden sowohl Erwerbsarbeit als auch Freizeitaktivitäten eingeplant, denen im Zug je nach Situation nachgegangen wird. Die beiden Pfeile nach rechts und links weisen darauf hin, dass die Gestaltung des Bahnfahralltags problemlos ganz flexibel je nach Rahmenbedingungen erfolgt. Ein passendes Motto hierfür ist „Änderungen im Arbeitsplan sind kein Weltuntergang“.

Unter sozialstrukturellen Gesichtspunkten ist die Gruppe der Reisenden, welche auf ihren Fahrten eine pragmatische Einteilung von Erwerbsarbeit und Nichterwerbsarbeit vornehmen, sehr heterogen. Es sind sowohl Pendler als auch Geschäftsreisende, die wiederum sowohl im Nah- als auch im Fernverkehr unterwegs sind. Auch hinsichtlich des Familienstatus und der beruflichen Position weist dieser Typus eine weite Streuung auf. Hier zeigt sich in besonderem Maße, dass arbeitsbedingtes Bahnfahren noch anderen Maßgaben folgt, als allein aus der Sozialstruktur heraus ersichtlich werden kann.

Ansprüche an die Gestaltung des von Pragmatismus geprägten Bahnalltags

Erwerbsarbeit und Bahnalltag bilden dahingehend eine Einheit, dass aufgrund erwerbsbedingter Notwendigkeiten geographische Mobilität erforderlich ist. Allerdings findet die Entscheidung, ob die Bahnfahrt für erwerbsbezogene Auf-

gaben genutzt wird, unabhängig vom Arbeitszeitrahmen statt. Nicht die Tageszeit ist für die Erledigung von Erwerbsarbeit entscheidend, sondern die individuelle Planung und Einschätzung der jeweiligen Bahnreise durch die Akteure. Sie entscheiden, wie viel Reisezeit der Erwerbsarbeit vorbehalten ist. Bei diesem Typus dominiert die flexible Verquickung von Erwerbsarbeit und Freizeit beim Bahnfahren. Beide Bereiche sind wichtige Bestandteile des individuellen Bahnalltags.

Bahnfahren bedeutet nicht in erster Linie arbeiten zu müssen bzw. zu wollen. Die Zugfahrt dient v.a. dem jeweiligen Erwerbsleben. Der Arbeitsalltag wird entzerrt, ein Familienalltag ohne Erwerbsarbeit zu Hause wird möglich. Alle Befragten des vorliegenden Typs befürworteten die Möglichkeit, Alltagsarbeiten in den Zugalltag umzulagern. Der berufliche Alltag ermöglicht die Übertragung einzelner Arbeitsaufgaben in den Bahnalltag. Darüber hinaus haben sich bei den Reisenden Kompetenzen herausgebildet, sowohl in Ruhe und Konzentration zu arbeiten als auch entspannt verschiedenen Freizeittätigkeiten nachzugehen. Es findet eine ritualisierte, routinierte Einteilung von Arbeits- und Freizeittätigkeiten statt. Im Vorfeld wissen die meisten Reisenden genau, wie die folgende Reise grundsätzlich gestaltet werden soll. Die Bahnreise wird nach einzelnen Zeitfenstern, welche auf die Bereiche Arbeit und Freizeit aufgeteilt werden, strukturiert, wie es Herr Staiger anhand der Hinreise im Rahmen seines Pendelalltags beschreibt:

„Also, montags morgens versuche ich natürlich auch ein bisschen zu pennen. Aber das gelingt mir eigentlich nur zwischen [Stadt A] und [Stadt B] (Lachen). Ansonsten „sehr geehrte Fahrgäste, wir erreichen jetzt“ und so weiter, [...], Zeitung lesen, Fachzeitschriften lesen, Fachbücher lesen, ich muss auch, CD's vorstellen und rezensieren, also so was dann durchhören. Bücher, die ich vorstellen und rezensieren muss, durchlesen, also, das mit dem Laptop, das hab ich mal versucht, aber irgendwie, es haut nicht so richtig hin. [...] Also, Platz such ich im Wagen Neun bei BahnComfort, Zeitung lesen, dann ist es meistens etwa [Stadt B], je nachdem wie viel drin steht und wie viel Zeit ich mir für den Sport nehme. Und dann ein wenig Tee und Frühstück und dann ein bisschen versuchen zu pennen, und dann ein bisschen meistens dann noch mal Fachbücher oder ähnliches oder Fachzeitschriften, bis [Stadt C]. [Stadt C] umsteigen. Und dann weiter lesen oder die CD reinlegen dann eher im zweiten Teil. [...] Und dann hinter [Stadt D], dann den ganzen Kram abschließen, noch mal ein wenig mich zurücklegen, die letzten 20 Minuten.“ (Herr Staiger, 25, 47-57)

Einige der Befragten entscheiden aber auch spontan, in welcher Weise je nach Ziel der Reise gearbeitet oder nicht gearbeitet wird. Die Reisenden schätzen die Möglichkeit, während der Bahnfahrt, egal ob im Rahmen der Arbeitszeit oder Freizeit, auch einmal persönlichen Interessen nachgehen zu können. Entsprechend wird die Bahn auch als Ort wahrgenommen, der unterschiedlichen Alltagsansprüchen gleichzeitig gerecht werden kann und letztlich auch muss. Die Akteure verbringen teilweise sehr viel Zeit mit Bahnfahren, so dass in ihren Augen die Zeit auch für die unterschiedlichsten Alltagsbereiche nutzbar sein muss, um eine Balance zwischen Arbeit und Leben aufrecht erhalten zu können.

Das ist letztlich auch ein wichtiger Grund für die Wahl der Bahn als Beförderungsmittel. Die Reisenden können sich ihren privaten Angelegenheiten widmen und auch einmal Zeit für sich selbst nehmen. Sie müssen sich nicht noch um die Beförderung von A nach B kümmern, was in ihren Augen zusätzlichen Stress bedeuten würde, wie es Frau Schulz beschreibt:

„es ist mir auch einfach vom Büro her zu anstrengend, ich könnte einen Dienstwagen haben und mit dem fahren, aber das, ja, find ich einfach zu anstrengend. Da ist mir die Bahn lieber.“ (Frau Schulz, 9, 3)

Es steht bei diesem Typus v.a. die Bahnreise als Bestandteil des Gesamtalltags im Vordergrund. Wenngleich die Bahn aus unterschiedlichen arbeitsbezogenen Gründen genutzt wird, ist Arbeiten nicht ausschlaggebender Motivator. Das Gleichgewicht zwischen Arbeit und Leben muss stimmen. Aus diesem Grund kommt für die Reisenden kaum ein anderes Verkehrsmittel im Rahmen ihres Arbeitsalltags in Frage.

Realisierung der an Flexibilität orientierten Ansprüche im Bahnalltag

Die Reisezeit wird im Rahmen dieses Typus nach Möglichkeit mit unterschiedlichen Tätigkeiten ausgefüllt. Bestimmte Bahnreiseabschnitte zählen die Befragten eindeutig zur Erwerbsarbeit. Es werden konkrete Einzelprojekte wie Vor- und Nachbereitung eines geschäftlichen Termins erledigt, Arbeitsaufgaben aus dem laufenden Betriebsalltag werden bearbeitet oder vorbereitende Tätigkeiten (z.B. Planung des Arbeitstages) erfüllt. Die Befragten haben individuelle Kompetenzen und Routinen entwickelt, wie sie mit den jeweiligen Rahmenbedingungen des Zuges umgehen. Technische Medien wie Laptop und Mobiltelefon spielen eine untergeordnete Rolle. Lediglich Herr König nutzt regelmäßig seinen Laptop und führt auch im Zug Telefonate. Die Aufteilung von Arbeitszeit und privater Zeit ist unterschiedlich gewichtet. Es ist durchaus möglich, dass die Hinfahrt vorrangig aus Arbeitstätigkeiten und die Rückfahrt aus Schlafen und Lesen besteht.

Im Vergleich zum Typus Uneffektiv realisiertes arbeitsorientiertes Bahnreisen ist es bei den Pragmatikern kein schwerwiegendes Problem, wenn das Bahnreise-Umfeld ein konzentriertes Arbeiten in bestimmten Situationen nicht zulässt. Die Arbeit wird ohne schlechtes Gewissen zur Seite gelegt, um sich den jeweiligen Freizeitbeschäftigungen zu widmen. Die Reisenden wissen, dass ihre Erwerbsarbeiten im Zug zwar ihren Arbeitsalltag teilweise erleichtern, jedoch nicht unter allen Umständen realisiert werden können und sollten.

„Aber ansonsten hab ich's mir also so eigentlich ganz gut eingerichtet beim Bahnfahren. Ich hab meine, meine regelmäßigen Dinge, die ich da tue, die mir halt auch erlauben, meinen Mittagsschlaf ein bisschen dann nachzuholen auf der Rückfahrt und so. Also, ich kann lesen, ich kann, ja, ich kann alle Sachen machen, die mir Spaß machen, Musik hören, das ist, ja, das ist in Ordnung.“ (Frau Baumann, 19, 15-15)

Nicht-Erwerbstätigkeit im Zug spielt für diesen Typus eine gleichberechtigte Rolle im Bahnalltag. Bahnfahren bedeutet immer auch Zeit für private Tätig-

keiten, v.a. Schlafen, Lesen von Büchern oder Zeitschriften, Unterhaltung mit Mitreisenden, aber auch einfach einmal Nichtstun. Nebenbei wird Musik gehört und gegessen. Ein wichtiges Merkmal dieses Typus ist es dann auch, dass die Akteure bestimmten favorisierten Freizeittätigkeiten nachgehen. Auch diese leiten sich aus der Bahnalltagsroutine verbunden mit situativen Bedürfnissen ab, wie Herr König es darstellt.

„Also, ich hab ja ein X-Büro und da ist es auf jeden Fall gut, wenn man sich mit den Leuten, mit denen man zusammenarbeitet, für die man etwas arbeitet, wenn man sich mit denen trifft und das [Bahnfahren] ist einfach die beste und einfachste Art und Weise, da wir halt deutschlandweit arbeiten und da eben von [Region] gut hinzukommen, hat eben halt insbesondere die zwei Vorteile, dass man während der Fahrt äh lesen und arbeiten kann oder man kann auch schlafen und das stört nicht weiter.“ (Herr König, 20, 4-5)

Arbeit und Freizeitgestaltung sind gleichberechtigte Bestandteile des Bahnalltags. Eine Ursache für diese Aufteilung lässt sich in der Wahrnehmung der Bahnfahrt als Übergangsmedium zwischen zwei Orten, auch zwischen zwei Alltagswelten finden. Bahnfahren ist kein Ersatzarbeitsplatz, sondern ein Medium, um Erwerbsarbeit und private Aktivitäten aufgrund der räumlichen, zeitlichen und sozialen (Ab-)trennung vom eigentlichen Alltagsgeschehen realisieren zu können.

Flexibel realisiertes arbeitsorientiertes Bahnreisen zusammengefasst

Wenngleich Erwerbsarbeit eine feste Größe im Bahnalltag einnimmt, deutet der Typus Flexibel realisiertes arbeitsorientiertes Bahnreisen in erster Linie darauf hin, dass neben der beruflichen Arbeit die privaten Tätigkeiten als Nicht-Erwerbsarbeit eine ebenso wichtige Rolle spielen. Freizeittätigkeiten werden bewusst und konkret in den Bahnalltag eingebunden. Es ist eine kontrollierte, jedoch auch situative Verquickung von Arbeit und Leben. Die Fahrt wird bewusst als Phase eingeplant, um sich sowohl geschäftlichen als auch persönlichen Dingen widmen zu können.

Beide Tätigkeitsbereiche werden vorbereitet und nehmen während der Fahrt gleichberechtigten Platz ein. Es wird gearbeitet, um das Arbeitspensum am Arbeitsplatz zu verringern oder durch eine Vorstrukturierung die Arbeit zu erleichtern. Im Vergleich zu den bisherigen Typen arbeitsorientierter Reise-Tätigkeiten im arbeitsbedingten Bahnalltag stehen die Befragten im Rahmen dieses Typus weniger unter Druck, im Zug unbedingt arbeiten zu müssen. Es ist eher eine willkommene Hilfestellung, im Zug arbeiten zu können. Entsprechend entspannt zeigt sich ihre Einstellung zu privaten Tätigkeiten im Zug. Hier bietet der Zug die Rückzugsmöglichkeit, um sich Aktivitäten zu widmen, die v.a. zu Hause zu kurz kommen. Es wird darauf geachtet, dass die Freizeittätigkeiten den Akteuren als Person zugute kommen.

6.3 Typenfeld 2: Freizeitorientierung

Das zweite Feld im rechten oberen Bereich der Abbildung 2 umfasst Typen von Reise-Tätigkeiten, welche in erster Linie von Freizeitinteressen geprägt sind. Die Bahnfahrt ist trotz oder auch gerade aufgrund der Erwerbsarbeit ein wichtiger Rückzugsraum, um arbeitsunabhängigen Tätigkeiten nachgehen zu können. Diese Vorstellungen werden jedoch mit unterschiedlicher Vehemenz realisiert. Während ein Teil dieser befragten Reisenden Arbeit im Zug kategorisch ablehnt, erfüllen Reisende des anderen Typus bei Dringlichkeit die eine oder andere Arbeitsaufgabe im Zug.

6.3.1 Freizeitorientiertes Bahnreisen: Geselligkeit

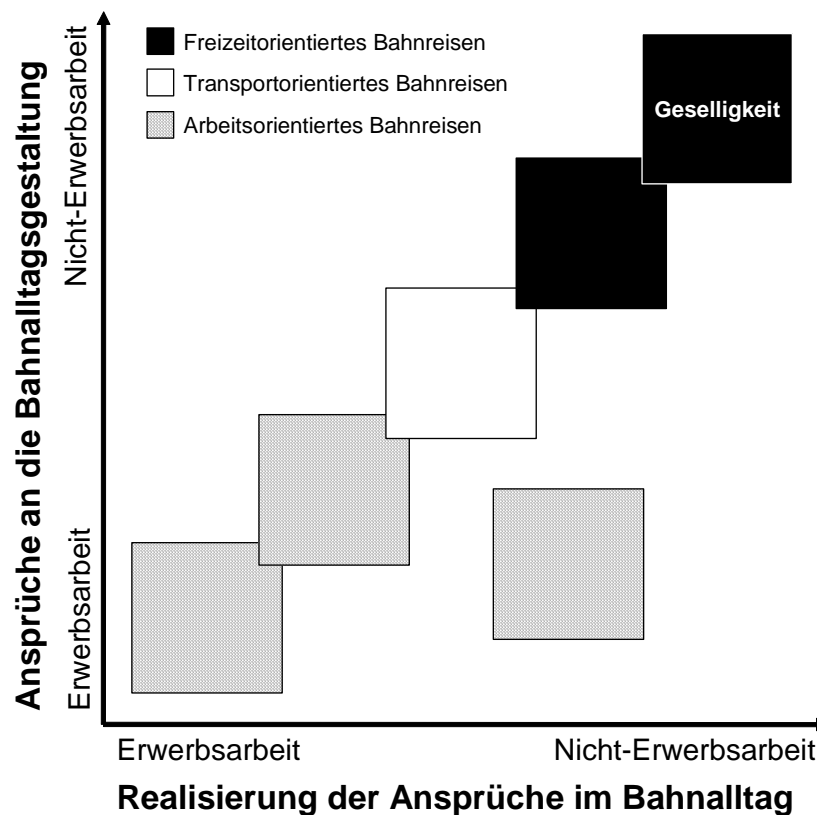


Abbildung 6: Arbeitsfreies freizeitorientiertes Bahnreisen

Der Typus Arbeitsfreies freizeitorientiertes Bahnreisen mit der Umschreibung Geselligkeit besetzt die äußere rechte obere Ecke der Abbildung. Erwerbsarbeit spielt bei der Planung und der Gestaltung des Bahnalltags keine Rolle. Stattdessen wird Nicht-Erwerbsarbeit besonders betont. Das Motto dieser Gruppe lässt sich als „Erwerbsarbeit hat beim Bahnfahren nichts zu suchen“ benennen.

Die Interviewpartner dieses Typus sind ausschließlich Pendelreisende, überwiegend im Fernverkehr und legen regelmäßig weite Strecken zwischen Wohn- und Arbeitsort zurück. Sie sind alle Angestellte, eine Teilnehmerin in einer Leitungsposition. In familiärer Hinsicht leben zwei Befragte in festen Partnerschaften, drei sind ledig. Alle Befragten sind kinderlos. Die Entscheidung für

Mobilität ist in der sozialräumlichen oder ökonomischen Integration des Partners und in der bewussten Auswahl des Wohnumfeldes begründet. Die Wahl des Wohnortes wurde eher aus stadtstrukturellen und –kulturellen Gründen getroffen. Die Nähe des Arbeitsplatzes spielte als Kriterium eine sekundäre Rolle.

Ansprüche an die Gestaltung des arbeitsfreien Bahnalltags

Das Pendeln aufgrund des weit entfernten Arbeitsplatzes gehört für die befragten Reisenden zum Alltag dazu. Bahnfahren bedeutet hier Reise zum Arbeitsplatz, um dort der Erwerbstätigkeit nachzugehen und anschließend wieder Reise vom Arbeitsplatz nach Hause. Da die Bahnreisezeit außerhalb der formalen Arbeitszeit liegt und daher keine Rolle bei der Berechnung des Arbeitszeitkontos spielt, wird während der Fahrt der Erwerbsarbeitsalltag weitestgehend ausgeblendet, wie z.B. bei Frau Wessel:

„Also, über den Beruf unterhält man sich nicht so viel, ne. [...] Weil davon will man ja eigentlich auch loskommen, ne. Also, das Thema ist für mich, ich will mich abreagieren. Ich, wenn ich darüber rede, worüber ich mich während des Tages aufgeregt habe, reg ich mich gleich wieder auf. [...] Also, will ich darüber eigentlich nicht reden, weil ich genau weiß, ich rege mich darüber wieder auf...“ (Frau Wessel, 33, 375-381)

Die Befragten lehnen es ab, sich auch noch im Zug mit Arbeitsproblemen beschäftigen zu müssen. Folglich werden möglichst alle Arbeitsaufgaben direkt am Arbeitsplatz erledigt, selbst wenn mitunter längere Arbeitszeiten in Kauf genommen werden müssen. Es werden auch keine Überlegungen angestellt, welche Aufgaben möglicherweise in den Bahnalltag integriert werden könnten, um den Arbeitsalltag zu entzerren. Bahnzeit ist hier ausnahmslos Eigenzeit. Teilweise wäre es aus beruflichen Gründen aber auch nicht immer möglich, Arbeitsaufgaben mobil zu erledigen. Entsprechend stehen v.a. private Interessen im Rahmen des Bahnalltags im Vordergrund. Bahnfahren ist ein Alltagsbestandteil mit eigener Qualität.

Die Wahl des Zuges als Beförderungsmittel ist den großen Entfernungen zwischen Wohn- und Arbeitsort geschuldet. Der Zug ist hinsichtlich des Mobilitätsaufwandes das schnellere und komfortablere Verkehrsmittel. Er ist auch im Rahmen dieses Typus ein Übergangsmedium mit eigener Funktion zwischen unterschiedlichen Alltagswelten. Zug fahren erleichtert und ermöglicht aber auch die Koordination zwischen Arbeit und Leben, indem sich die Reisenden auf die jeweils andere Welt vorbereiten können.

Realisierung der Ansprüche an einen arbeitsfreien Bahnalltag

Der Zug ist im Rahmen des Typus Arbeitsfreies freizeitorientiertes Bahnreisen ein Medium, um vom Arbeitsalltag am Arbeitsplatz abschalten zu können, von ihm loszukommen. Entsprechend haben die Reisenden auch keinerlei Arbeitsunterlagen im Zug bei sich. Die Ablehnung der Arbeit während der Bahnfahrt besteht unabhängig von den jeweiligen Rahmenbedingungen des Zuges. Diese Reisenden organisieren sich vor dem Hintergrund ihres eingeschränkten Privat-

lebens bewusst ihren Freizeitalltag in der Bahn. Da sie aufgrund der längeren Fahrdauer einen beachtlichen Teil ihres Alltags im Zug verbringen, möchten sie v.a. ihren eigenen Interessen nachgehen, den eher kurzen Freizeitalltag am Wohnort im Zug nachholen. Zu wichtigen Faktoren der Reisegestaltung zählen Gespräche mit anderen Reisenden, Essen und Trinken, Lesen von Büchern und Zeitschriften, aber auch Schlafen, Musik hören oder einfach nur dasitzen und entspannen. Technische Hilfsmittel (wie Walkman oder Laptop) dienen allein der individuellen Unterhaltung.

Zweck der Bahnfahrt ist es v.a., den Arbeitsalltag zu vergessen oder sich für ihn mental zu wappnen. Darüber hinaus sind soziale Kontakte von großer Bedeutung, in Gesellschaft lässt es sich angenehmer fahren. Die befragten Reisenden spüren, dass sie kein Einzelschicksal, sondern Teil einer Pendelgesellschaft sind. Es haben sich darüber hinaus Routinen herausgebildet, welche mitunter wichtige Funktionen im gesamten Alltag einnehmen und nicht mehr ohne weiteres wegzudenken sind. So ist bspw. das morgendliche Frühstück ein wichtiger Bestandteil der Zugfahrt von Frau Engel:

„Und da find ich diese Stunde eben gut, so in Ruhe zu frühstücken, und, und da langsam wach zu werden. Wenn ich dann bei der Arbeit bin, dann bin ich auch total fit dann.“
(Frau Engel, 32, 212-212)

Es stehen private Beschäftigungen zur Aufarbeitung des begrenzten Freizeitbudgets am Wohnort im Mittelpunkt. Der Arbeitsalltag wird in den Tätigkeiten während der Bahnfahrt bewusst ausgeblendet. Die Reisenden stehen dem Kontakt zu anderen Mitreisenden außerordentlich offen gegenüber und fühlen sich einer Gemeinschaft im Zug zugehörig. Erwerbsarbeit spielt keine Rolle. Stattdessen werden Strategien, den Freizeitalltag so abwechslungsreich und amüsant wie möglich zu gestalten, in das Bahnabteil integriert.

Arbeitsfreies freizeitorientiertes Bahnreisen zusammengefasst

Beim Typus Arbeitsfreies freizeitorientiertes Bahnreisen sind arbeitsbedingt Reisende einzuordnen, welche ihre Pendelfahrten so organisieren, dass die Bahnfahrt abgekoppelt vom Arbeitsalltag eine eigenständige Alltagswelt darstellt. Die Erwerbsarbeit, welche im individuellen Alltag bereits viel (Zeit)Raum einnimmt, wird beim Bahnfahren aktiv ausgeblendet. Erwerbsarbeit bestimmt schon einen beträchtlichen Teil ihres Tagesablaufs, so dass sie nicht noch während der Fahrt Raum einnehmen soll. Stattdessen versuchen die Reisenden, den eher eng begrenzten Freizeitalltag auf die Zeit im Zug auszudehnen. Nur so gelingt es ihnen, das Arrangement aus Arbeit – Pendeln – Leben für einen längeren Zeitraum in ihrem Lebensverlauf aufrecht zu erhalten. Während der Bahnfahrt selbst stehen die Reisenden – nach dem Motto „Gemeinsam fährt es sich besser“ – dem Kontakt zu anderen Mitreisenden offen gegenüber, wenngleich sie ebenso Rückzugsmöglichkeiten für private Interessen wahrnehmen und lesen oder sich durch Musikhören vom Reisenumfeld abschotten.

6.3.2 Freizeitorientiertes Bahnreisen: Zurückgezogenheit

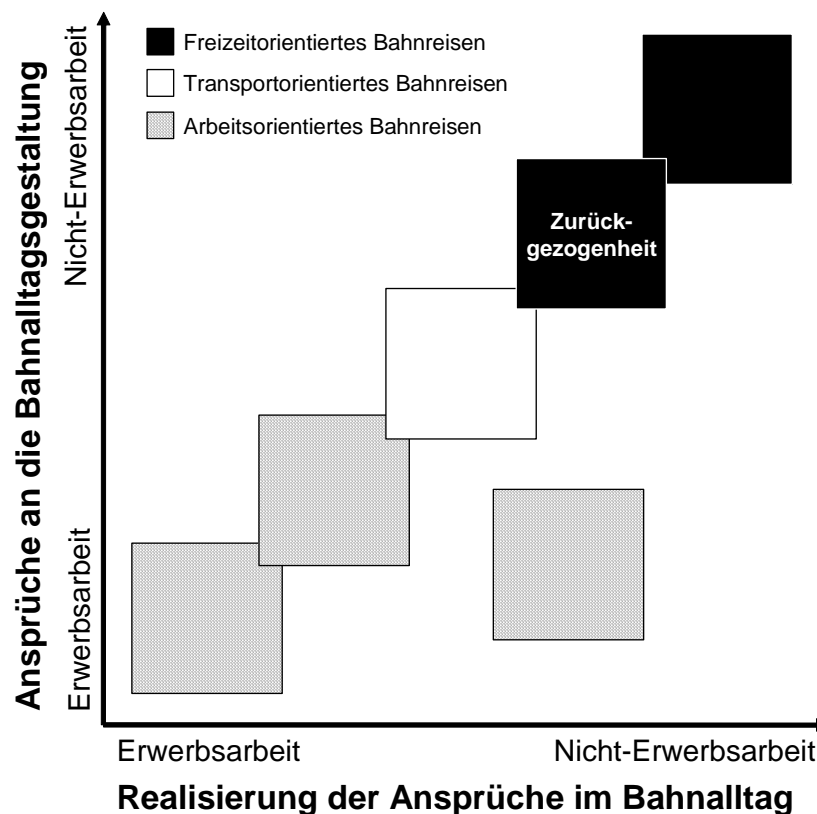


Abbildung 7: Arbeitsminimiertes freizeitorientiertes Bahnreisen

Der Typus Arbeitsminimiertes freizeitorientiertes Bahnreisen in Sinne von Geselligkeit ist ebenfalls im rechten oberen Teil der Darstellung verortet, zeigt aber immer noch eine leichte Tendenz zur Erwerbsarbeit. Arbeiten im Zug wird nicht ausgeschlossen, aber so gering wie möglich gehalten. Sowohl die Ansprüche als auch ihre Umsetzung orientieren sich hauptsächlich an Freizeittätigkeiten, die in erster Linie der Regeneration dienen und als Eigenzeit verstanden werden. Ihr Motto lautet „Bahnfahren ist meine Zeit“.

Die Gemeinsamkeit ist hier eher der Pendelalltag. Auf Geschäftsreisen ist diese Form der Reisegestaltung eher selten zu finden. Die Tagespendler sind überwiegend im Nahverkehrszug unterwegs. Wochenpendler nutzen v.a. den Fernverkehrszug. Darüber hinaus gehören dieser Gruppe v.a. Reisende an, die in einer festen (ehelichen) Partnerschaft leben. Vier Befragte haben Kinder. Es zeichnet sich ab, dass die Entscheidung zum Pendeln durch die Vereinbarung von Erwerbsarbeit und Familie motiviert ist. Es sind oftmals typische Pendlerfamilien, wie sie in einigen Studien bereits ausführlich untersucht worden sind.

Ansprüche an die Gestaltung des arbeitsminimierten freizeitorientierten Bahnalltags

Obgleich die Erwerbsarbeit den Motor der jeweiligen Bahnreisen darstellt, sind die Befragten des Typus Arbeitsminimiertes freizeitorientiertes Bahnreisen der Auffassung, dass die Bahnreise v.a. nicht-erwerbsarbeitsbezogenen Tätigkeiten zuzuordnen ist. Der Ausgangspunkt ist bei diesem Typus im privaten Alltag der

Akteure zu suchen. Sie versuchen, die Anforderungen ihrer Familie und ihrer Freizeitansprüche in die Notwendigkeit der Erwerbsarbeit zu integrieren. Bahnzeit stellt an dieser Stelle v.a. Eigenzeit dar. Die Reisenden denken in Verbindung mit Bahnfahrten zuerst an eher freizeitorientierte Tätigkeiten, die ihnen als Person zugute kommen. Die Akteure bestimmen über die Reisezeitverwendung unabhängig von Erwerbsarbeitserfordernissen. Gerade im Pendelalltag finden die Bahnfahrten ja auch außerhalb der formal festgelegten Arbeitszeit statt.

Muss jedoch trotzdem einmal im Zug gearbeitet werden, werden die entsprechenden Aufgaben für die Bahnfahrt auch vorbereitet. Sie sind klar umrissen und zeitlich begrenzt. Die Aufgaben ergeben sich im Rahmen des Pendelalltags oftmals aus einem dicht gedrängten Arbeitsalltag in Verbindung mit festgelegten privaten Terminen. Wenn das Arbeitspensum am Arbeitsplatz nicht geschafft wird, kann es durchaus der Fall sein, dass einige Akteure einzelne Aufgaben mit in den Zug zur Erledigung nehmen, wie es u.a. Herr Frei handhabt.

„I: Was heißt, dass Sie sich Zeug von der Arbeit mitnehmen, was ist das?
A: Ja, wenn wir irgendwas haben, was, was ich irgendwie gelesen haben muss, ein Konzept oder sonst irgendwas, dann les ich das halt auf der Zugfahrt, dann muss ich das nicht daheim machen wie die Kollegen.“ (Herr Frei, 11, 27-28)

Die Reisenden nutzen die Fahrt zum Arbeitsplatz auch, um sich ihren Arbeitsalltag bereits im Zug vorzustrukturieren. Insgesamt bildet jedoch das Arbeiten im Pendelalltag eine eher marginale Rolle. Auch im Kontext von geschäftlichen Reisen sind die Arbeitsaufgaben im Zug eher begrenzt. In der Regel werden Termin-Aspekte kurz bearbeitet oder besprochen, um sich dann den zurechtgelegten Freizeittätigkeiten zu widmen. Hier steht das Anliegen, eigenen Interessen nachgehen zu können, ohne dafür anderen Personen (z.B. Vorgesetzte, Familienmitglieder) Rechenschaft ablegen zu müssen, im Mittelpunkt. Muße, Ablenkung und Entspannung spielen eine wichtige Rolle.

Darüber hinaus betonen einige Reisende des Typus Arbeitsminimiertes freizeitorientiertes Bahnreisen den Aspekt der Allgemein- und Weiterbildung. In der Bahnfahrt sehen sie einen optimalen Zeitpunkt und -raum, um sich auf meist arbeitsunabhängigen Wissensgebieten zu bilden. So entsteht für sie durch die Bahnfahrt ein entscheidender Mehrwert, den es sonst im Alltag nicht geben würde. Ohne Zugfahrt würden sie die Zeit anderweitig gestalten (müssen). Herr Schelling nutzt seine Zeit in der Bahn für folgende Tätigkeiten:

„also, tu ich etwas, was möglichst für die Allgemeinbildung sinnvoll ist. In der Früh kannst Du entweder kontemplative Texte lesen, und am Rückweg kannst Du notfalls Dir was, die letzte Bildungssendung aus dem Bayrischen Radio dir an[hören]“ (Herr Schelling, 6, 20-22)

Bei einigen der Reisenden dieses Typus dienen jedoch die Freizeitbeschäftigungen v.a. der Zeitüberbrückung. Es gibt für sie nichts Schlimmeres als Untätigkeit. Sie weisen ihren Aktivitäten im Zug stets eine Sinnhaftigkeit zu. Hier wird die Funktionszuschreibung des Zuges als Übergangsmedium zwischen zwei Orten und auch Alltagswelten am deutlichsten.

Realisierung der Ansprüche an einen arbeitsminimierten freizeitorientierten Bahnalltag

Wenn während der Bahnfahrt gearbeitet werden muss, erledigen die Reisenden diese Tätigkeiten zu Beginn der Fahrt, um sich dann den privaten Aktivitäten zuwenden zu können. Zu den üblichen Arbeitstätigkeiten gehören die Vor- und/oder Nachbereitung der mit der Zugfahrt im Zusammenhang stehenden Termine sowie kleinere Arbeitsaufgaben aus dem laufenden Betrieb, die keiner größeren Konzentrationsleistung bedürfen. Gerade beim Pendelalltag dieses Typus ist zu beachten, dass er v.a. in Nahverkehrszügen erfolgt. Diese unterscheiden sich von Fernverkehrszügen sowohl hinsichtlich technischer als auch räumlicher und sozialer Rahmenbedingungen. Sie werden für ein adäquates Arbeitsumfeld im Rahmen der Erwerbsarbeit als tendenziell ungeeignet wahrgenommen.⁹⁸ Aufgrund der technischen Konstruktion der Züge gibt es vergleichsweise zu wenig eigenen Raum und ein zu dichtes soziales Umfeld, um in Ruhe Arbeitstätigkeiten nachgehen zu können. Herr Frei als Tagespendler schildert bspw. seine Erfahrungen mit Enge beim Zeitunglesen:

„Das einzige, was manchmal ein bisschen problematisch ist beim Bahnfahren ist, wenn man, wenn so viel Leute unterwegs sind und wenn man so wenig Platz hat dann, grad in den Nahverkehrszügen oder so, die ich weitgehend immer benutze, weil das immer die sind, die da hinfahren, wo ich hin will. Und erm, da ist dann manchmal echt, wenn die überfüllt sind, dann ist es etwas schwierig, überhaupt Zeitung zu lesen, mit Ausbreiten ist [...] Na, ich versuch dann immer die Zeitung x-mal zu falten, aber jedes Mal beim Umklappen von ner Seite, muss man die wieder entfalten und umklappen und dann ist das dann auf Dauer ein bisschen nervig...“ (Herr Frei, 11, 30-32)

Entsprechend begrenzen sich hier die Arbeitsmöglichkeiten zugunsten von Freizeittätigkeiten aufgrund bahnbezogener Voraussetzungen. Die Befragten dieses Typus unterhalten sich gern mit anderen Mitreisenden oder Bekannten, schlafen, lesen Bücher und Zeitungen, hören Musik, schauen Filme oder betrachten entspannt die vorbeiziehende Landschaft. Ein Teil der Reisenden verbringt die Zeit auch damit, „in die Luft zu gucken“, also einfach nur am Platz sitzen und die eigenen Gedanken schweifen zu lassen, ohne das Geschehen im Zug aktiv wahrzunehmen, wie es Herr Schmitt folgendermaßen erklärt:

„und dann auf der Rückfahrt, dann, ja, dann guck ich eher, eher in die Luft und, und, und entspanne mich dann einfach davon. Da hab ich keine große Lust, irgendwas noch zu tun also, also. Was ich am Anfang gedacht habe, irgendwie, ich würd im Zug Zeitung lesen oder so, das, das mach ich faktisch nicht.“ (Herr Schmitt, 10, 52-52)

Die Benutzung des Mobiltelefons ist auf Pendelfahrten des arbeitsminimierten freizeitorientierten Bahnreisens eher unbeliebt. Einige der Befragten nutzen es zwar, aber nur für kurze und wichtige Mitteilungen. Andere technische Hilfsmittel dienen vereinzelt als Medium, um Filme anzusehen, Musik zu hören oder

⁹⁸ Vgl. dazu noch ausführlicher Kapitel 7.2.

sich mit Computerspielen zu unterhalten. Die Bahnfahrt ist eine spezielle Zwischenzeit in Form einer Auszeit vom Arbeits- und Familienalltag zugleich. Die Freizeitgestaltung nimmt ausdrücklich den größten (Zeit)Raum ein.

„Hm, [ich habe] gelesen, viel gelesen. Das hat auch die Fahrtkosten immer etwas in die Höhe getrieben, weil ich mir dann eigentlich fast immer noch ein Krimi gekauft hab vorher (Lachend). Ja, dann mich unterhalten, wenn's sich grad ergeben hat. Schlafen kann ich im Zug eigentlich kaum, das ist zu unruhig, also mehr so ein bisschen dösen, aber v.a. immer Lesen eigentlich. [...] Ich bin ne Krimi-Tante (beide lachen). Ja, oder auch ab und zu mal die Zeitung, aber die ist zu unpraktisch, die ist zu groß. Das geht immer nur, wenn man wirklich Platz hat zum Sitzen. Oder ganz, ganz selten mal was Fachliches, aber dafür fehlt mir dann im Zug eigentlich die Konzentration.“ (Frau Holm, 14, 193-200)

Die Reisenden dieses Typus haben feste Routinen entwickelt, wie sie ihre Bahnreise gestalten. Sie gehen in der Regel einer Lieblingsbeschäftigung nach, die sie für die Zugfahrt reservieren. Andere Freizeittätigkeiten erfolgen nebenbei oder als zeitweilige Alternative, wie der Ausschnitt aus der Darstellung des Bahnalltags von Frau Holm visualisiert.

Arbeitsminimiertes freizeitorientiertes Bahnreisen zusammengefasst

Das arbeitsminimierte freizeitorientierte Bahnreisen negiert die Erwerbsarbeit nicht ausdrücklich, aber die Betroffenen räumen privaten Aktivitäten einen wesentlich größeren Stellenwert ein. Die Bahnfahrt wird als unabhängig vom Arbeitsplatz wahrgenommen und entzieht sich auch der Auffassung, den Arbeitsalltag in den Zug ausweiten zu müssen, nur weil die Bahnfahrt an sich aus arbeitsbezogenen Gründen erfolgt. Die Bahnfahrt ist eine eigene Phase, die auf den ersten Blick mit dem Alltag am Arbeitsplatz nicht viel gemein hat. Stattdessen versuchen viele der befragten Reisenden, diese Zwischenphase für sich selbst als Person zu nutzen und sich sowohl dem Arbeitsalltag als auch dem Alltag zu Hause zu entziehen. Die Freizeitgestaltung im Zug erfolgt jedoch strukturiert entlang persönlicher Vorlieben. Die Befragten schätzen es sehr (noch mehr als der Typus des flexibel realisierten arbeitsorientierten Bahnreisens), während der Bahnfahrt Aktivitäten nachgehen zu können, für die gerade zu Hause kein Zeitfenster vorgesehen ist.

6.4 Typenfeld 3: Reiseorientierung

Dieses Feld in der Mitte der Darstellung zeigt, dass es Reise-Tätigkeiten gibt, die sich in Anspruch und Realisierung nicht eindeutig der Erwerbsarbeit oder Freizeit zuordnen lassen. Wenngleich sich in diesem Feld ähnliche Tätigkeiten wie bei den zuvor dargestellten Typen verorten lassen, besteht der Unterschied in erster Linie darin, dass sich der Anspruch an die Bahnreisegestaltung der Dichotomie Arbeiten oder Freizeit entzieht und die Beförderung in den Mittelpunkt stellt. Es geht nicht darum, mit welchen Nebentätigkeiten sich die Bahnreise anreichern lässt, sondern v.a. um das Reisen von A nach B, um dann am Zielort die geplanten Aufgaben zu erledigen.

Obwohl im Rahmen des Samples dieses Feld gering besetzt wird, ist davon auszugehen, dass ein großer Teil der Bahnreisenden sich diesem Feld und letztlich auch teilweise dem im Folgenden vorgestellten Typus zuordnen lässt. Die Reisenden erwarten als primäre Dienstleistung die planmäßige Fahrt in der Bahn. Welche sekundäre Nutzung der Reisezeit möglich ist, ist zunächst von geringerer Bedeutung.

6.4.1 Transportorientiertes Bahnreisen: Reise-Klassiker

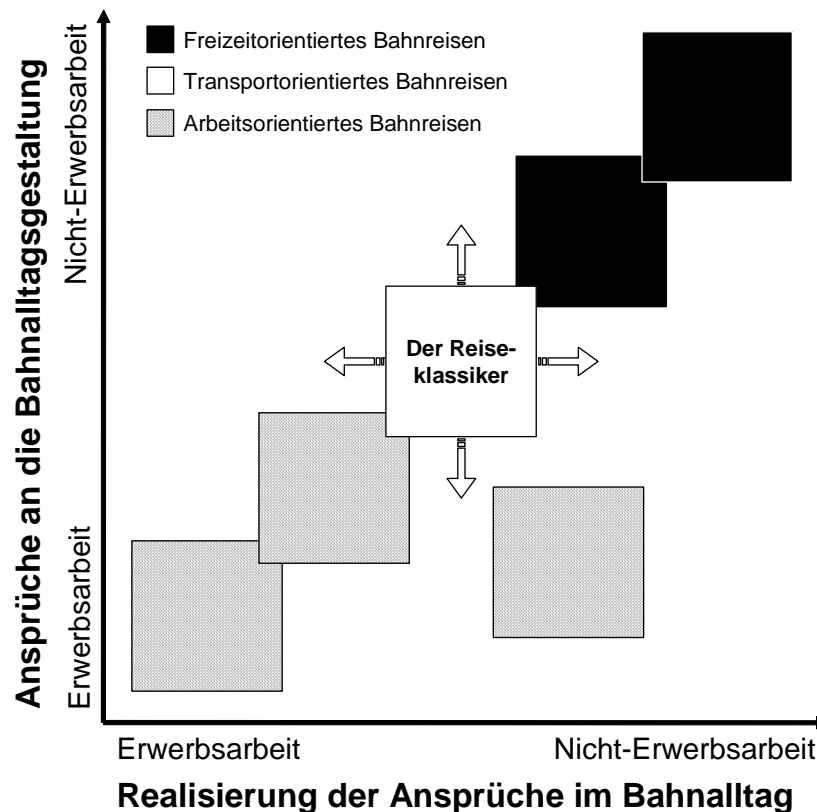


Abbildung 8: Transportorientiertes Bahnreisen

Der Typus Transportorientiertes Bahnreisen ist in der Mitte der Darstellung positioniert. Die Pfeile zu jeder Seite verweisen auf die situative Positionierung des Typus. Nahezu jede Position innerhalb der Grafik wäre theoretisch möglich, da sich die Reisenden im Rahmen dieses Typus nicht im Vorfeld konkret festlegen.

Die Ursache für diese Indifferenz liegt in der Einstellung zum arbeitsbedingten Bahnreisen. Diesem Typus ist es gleich, wie die Bahnreise grundsätzlich gestaltet werden soll. Während der Bahnfahrt wird nahezu wahllos Tätigkeiten für Erwerbsarbeit und Freizeitbeschäftigungen nachgegangen. Das Motto hier ist „Bahnfahren ist zum Bahnfahren da“.

Der Interviewpartner ist beruflich selbständiger Geschäftsreisender, meist im Nahverkehr. Die kürzeren Fahrten im Nahverkehr können der Grund dafür sein, dass weniger Ansprüche an die Bahngestaltung gestellt werden.

Ansprüche an die Gestaltung des transportorientierten Bahnalltags

Der berufliche Alltag beinhaltet u.a. auch die Durchführung geschäftlicher Reisen zur Erfüllung der jeweiligen Arbeitsaufgaben. Jenseits des ursprünglichen Arbeitsplatzes, welcher im vorliegenden Beispiel gleichzeitig das Zuhause darstellt, finden zahlreiche Projekte an unterschiedlichen Einsatzorten statt. Wenngleich auch hier die Bahnfahrt eine Reise zwischen stationärem und mobilem Arbeitsplatz darstellt, wird sie nicht als zu integrierender Bestandteil des Arbeitsalltags betrachtet. Die Zeit in der Bahn ist im vorliegenden Fall auch weiterhin Zeit in der Bahn und erfährt weder eine Transformation in Richtung Arbeitsalltag oder privaten Alltag. Der Zug dient in erster Linie der Beförderung zwischen den einzelnen Einsatzorten. Entsprechend spielen erwerbsarbeitsbezogene Aspekte während der Bahnfahrt eine eher marginale Rolle. Konkrete Vorbereitungen für den Bahnalltag in Form von Unterlagenrecherche, Projektdefinition usw. finden so gut wie nicht statt. Die Ursache für die indifferente Haltung der Erwerbsarbeit im Zug gegenüber ist im beruflichen Arbeitsfeld zu suchen. Das Aufgabenspektrum bietet aus der Sicht des Herrn Lukas wenige Möglichkeiten für Arbeiten jenseits der konkreten Einsatzorte. Außerdem ist der Bahnfahralltag im Rahmen des Arbeitsalltags geprägt von eher kürzeren Distanzen im Nahverkehrszug. Herr Lukas stuft die bahnstrukturellen Rahmenbedingungen für die Realisierung von Erwerbsarbeit im Zug als eher ungünstig ein.

Vor diesem Hintergrund steht die Abwägung zwischen Erwerbsarbeit und Nicht-Erwerbsarbeit für diesen Typus nicht zur Debatte. Es wäre sogar eine eher künstliche Einteilung der jeweiligen Tätigkeiten innerhalb des Bahnalltags. Dem Typus Transportorientiertes Bahnreisen entsprechen eher „klassische“ Bahnreisende, welche v.a. aus Gründen der geographischen Raumüberwindung Bahn fahren. Die Bahnfahrt wird nicht zum Arbeiten benötigt, sondern um der Arbeit am Zielort nachgehen zu können. Es wird kaum darüber reflektiert, welche Tätigkeiten eher Erwerbsarbeit oder Nicht-Erwerbsarbeit darstellen bzw. ob die Bahn überhaupt ein geeigneter Ort für Erwerbsarbeiten ist. Die Entscheidung für den Zug als Beförderungsmedium basiert auf ökonomischen-ökologischen Prämissen. Ein günstiges Aufwand-Kosten-Verhältnis und der umweltfreundliche Transport stehen im Vordergrund.

Gestaltung des Bahnalltags als transportorientiertes Reisen

Eine weniger strenge Einordnung einzelner Tätigkeiten in das Schema Erwerbsarbeit – Nichterwerbsarbeit bedeutet beim Typus Transportorientiertes Bahnreisen jedoch nicht, dass die Reisezeit vollkommen sinnentleert verbracht wird. Es wird sowohl Tätigkeiten, die der Erwerbsarbeit zugeordnet werden können, als auch privaten Betätigungen nachgegangen. Fachliteratur und Belletristik sind gleichermaßen Teil des Bahnalltags wie die Unterhaltung mit anderen Reisenden oder die entspannte Betrachtung der Landschaft. Wie sich die Tätigkeiten letztlich tatsächlich in den Bahnalltag integrieren, hängt von der Situation im Zug und persönlichen Befindlichkeiten ab. Gibt es die Möglichkeit, ein ange-

nehmes Gespräch zu führen, wird diese wahrgenommen. Eine Bevorzugung oder Reihenfolge einzelner Tätigkeiten ist nicht erkennbar. Auch technische Hilfsmittel zur Gestaltung der Bahnzeit finden keinen Zugang in den Bahnalltag.

„I: Was genau tun Sie während Ihrer Bahnfahrt? A: Lesen. Manchmal auch aus'm Fenster gucken, aber in der Regel lesen. [...] Ja, entweder Sachliteratur oder „die Zeit“-Zeitung oder auch irgendein gutes Buch. [...] Was gerade so anfällt. [beide lachen] Da gibt's eigentlich auch keinen richtigen Grund für. [...] das stapelt sich eigentlich so wochenlang, monatelang und irgendwann denk ich, jetzt muss ich den Stapel mal abbauen, aber, also da steckt jetzt nicht irgendwie ein Druck hinter, dass ich deswegen mit der Bahn fahre, um meine Fachliteratur zu lesen [beide lachen] Nee.“ (Herr Lukas, 15, 66-73)

Die Routine dieses Bahnalltags besteht in der Offenheit der Alltagsgestaltung während der Bahnfahrt. Weder aus dem Bereich der Erwerbsarbeit noch aus dem Bereich der Privatheit wird ein Druck erzeugt, der konkrete Tätigkeiten während der Bahnfahrt nach sich zieht.

Tätigkeitsorientiertes Bahnreisen zusammengefasst

Wird vom Typus des Transportorientierten Bahnreisens gesprochen, lassen sich die individuellen Prämissen zur Gestaltung des Arbeitsalltags dem Schema von Erwerbsarbeit – Nichterwerbsarbeit schwer zuordnen. Der Bahnalltag ist zwar in den Arbeitsalltag eingebettet, wird jedoch als eigenständige Sphäre betrachtet, die vorrangig der Raumüberwindung dient. Welche Tätigkeiten konkret im Zug vorgenommen werden, ist von geringer Relevanz. Trotzdem wird während der Zugreise sowohl gearbeitet als auch Freizeittätigkeiten nachgegangen, die Zugfahrt nicht nur für die Beförderung genutzt. Die Tätigkeiten finden in einer flexiblen Abfolge je nach Motivation und Situation statt.

Bei diesem Typus (wie bereits tendenziell beim Typus des Arbeitsfreien freizeitorientierten Bahnfahrens) deutet sich an, dass Bahnfahren und die Diskussion um mobile Arbeitsräume und Arbeitszeiten nicht unbedingt zusammengehören müssen. Die Bahnfahrt bleibt weiterhin ein Alltagsbestandteil, der zwar von den Notwendigkeiten der Erwerbsarbeit verursacht ist, jedoch in seiner Gestaltung unabhängig sein kann. Arbeitsbedingtes Bahnfahren und Arbeiten in der Bahn können weiterhin zwei voneinander unabhängige Bereiche sein.

6.5 Bilanz: Was ist typisch für arbeitsbedingtes Bahnfahren?

Arbeitsbedingtes Bahnfahren bestätigt, wenn man auf die aufgeführten Ergebnisse zurückblickt, nicht in jedem Fall die Vermutung, dass die Erwerbsarbeit auch im Mittelpunkt jeder Bahnreise steht. Zwar finden die vorgenommenen Tätigkeiten überwiegend mit Bezug auf das Erwerbsleben statt, jedoch spielen auch Aspekte wie Familienalltag, persönliche Bedürfnisse oder strukturelle Rahmenbedingungen bei der Gestaltung des Bahnalltags eine wichtige Rolle. Entsprechend können sich auch die Bahnfahrten der Befragten je nach Anlass deutlich unterscheiden. Es werden differenzierte Ansprüche an die Fahrt formuliert.

Das Arbeits-Spektrum von Geschäftsreisenden und Pendlern

Geschäftsreisen gestalten sich nach den hier vorliegenden Erkenntnissen sehr vielfältig. Fünf der insgesamt sechs erarbeiteten Typen (die Ausnahme ist der Typus Arbeitsfreies freizeitorientiertes Bahnreisen) wurden Geschäftsreisende zugeordnet. Die Befragten gehen sehr unterschiedlich mit dem Umstand um, dass ihre Bahnfahrt allein ihrem Arbeitsspektrum entspringt und in der Regel auch zeitlicher Bestandteil des Arbeitsalltags ist. Geschäftsreisende mit überwiegender Arbeitszentrierung beim Bahnfahren zeigen sich hoch motiviert, ihre Bahnreisezeit auch weitestgehend mit Arbeit auszufüllen. Pragmatisch eingestellte Geschäftsreisende betrachten den Umstand etwas entspannter und weisen nur einem Teil der Fahrzeit Erwerbsaufgaben zu. Bei Geschäftsreisenden, die arbeitsbedingtes Bahnreisen als kontraproduktiv erleben, zeigt sich ein vergleichsweise hoher Druck, in der Bahn arbeiten zu müssen, aber wenig Erwerbsarbeit realisieren zu können, was letztlich zur Unzufriedenheit mit der Gestaltung des Zugreisens führen kann. Arbeitsminimiert freizeitorientierte Geschäftsreisende dagegen sehen keinen dringlichen Grund, die Bahnfahrt mit Arbeiten zu verbringen. Die Bedingungen für eine erfolgreiche Erwerbsarbeit sind kaum vorhanden. Nur im Notfall wird im Zug auch teilweise gearbeitet. Der Geschäftsreisende, für den allein die Beförderung im Mittelpunkt steht, sieht gar nicht erst die Veranlassung, sich mit der Frage der Arbeitsmöglichkeit oder –unmöglichkeit auseinander zu setzen.

Insgesamt zeigt sich, dass auf geschäftlichen Reisen zum überwiegenden Teil möglichst der Erwerbsarbeit nachgegangen werden sollte bzw. muss. Dass sich dieser Vorsatz nicht ohne weiteres in die Bahnalltagspraxis umsetzen lässt, wird am Typus Uneffektiv realisiertes arbeitsorientiertes Bahnreisen deutlich.

Es lässt sich ebenfalls nicht erkennen, dass alle Pendler gleiche pendlertypische Einstellungen zum mobilen Arbeiten im Zug vorweisen. Im Rahmen des vorliegenden Samples sind Pendler in vier der sechs Typen von Reise-Tätigkeiten im arbeitsbedingten Bahnalltag vertreten. Es gibt Pendler mit dezidiert orientierter Orientierung an Erwerbsarbeit im Zug, die im Zug arbeiten, um die Arbeitslast zeitlich und räumlich zu verteilen und gleichzeitig private Zeit zu Hause zu schützen. Pendler mit pragmatischer Reiseorientierung halten es ähnlich wie die Geschäftsreisenden dieses Typus. Arbeitszeit und Freizeit im Zug werden situativ austariert. Arbeiten während der Bahnfahrt ermöglicht eine bessere Balance von Arbeit und Leben. An arbeitsminimierter Freizeit beim Bahnfahren orientierte Pendler sind v.a. daran interessiert, sich die Bahnreisezeit so angenehm wie möglich zu gestalten, um neue Energie für Arbeit oder Familie zu mobilisieren. Ähnlich geht es den Pendlern, die Arbeit im Zug ablehnen. Sie legen sehr viel Wert darauf, die Bahnfahrt nicht mit Erwerbsarbeit zu belasten und betonen stattdessen den Freizeitcharakter ihrer Bahntätigkeiten.

Obwohl die Reisezeit für alle Befragten formal zur Nicht-Arbeitszeit gehört, messen einige dieser Trennung weniger Bedeutung bei als andere, wie Beispiele

beim Typus Effizient realisiertes arbeitsorientiertes Bahnreisen oder Flexibel realisiertes arbeitsorientiertes Bahnreisen unterstreichen. Trotzdem nehmen sie alle eine Trennung zwischen Arbeit und Freizeit (Nicht-Erwerbsarbeit) vor. Es ist eher eine Frage, welchen Umfang Erwerbsarbeit im Rahmen der Bahnfahrt einnimmt. Freizeittätigkeiten werden in allen Fällen eingeplant und realisiert, sie sind die eigentliche Grundlage des Bahnfahrens. Erwerbsarbeiten sind Tätigkeiten, die in sehr unterschiedlichem Umfang den Umständen entsprechend zusätzlich in den Bahnalltag integriert werden.

Zwei weitere Typen theoretisch gedacht

Wie bereits zu Beginn des Kapitels angedeutet, sind die dargestellten typischen Formen von Reise-Tätigkeiten keine endgültige Aufzählung. Im Folgenden sollen daher hypothetisch zwei weitere Typen skizziert werden, die für die Argumentation des breiten Spektrums an Möglichkeiten arbeitsbedingten Bahnreisens sehr interessant erscheinen. Es sind die Typen Ausnahmslos arbeitsorientiertes Bahnreisen in der Form des *Mobilen Workaholic* sowie Arbeitsmaximiertes freizeitorientiertes Bahnreisen als *Unfreiwillig Arbeitender*. Sie lassen sich in der Abbildung 9 an folgenden Positionen wieder finden:

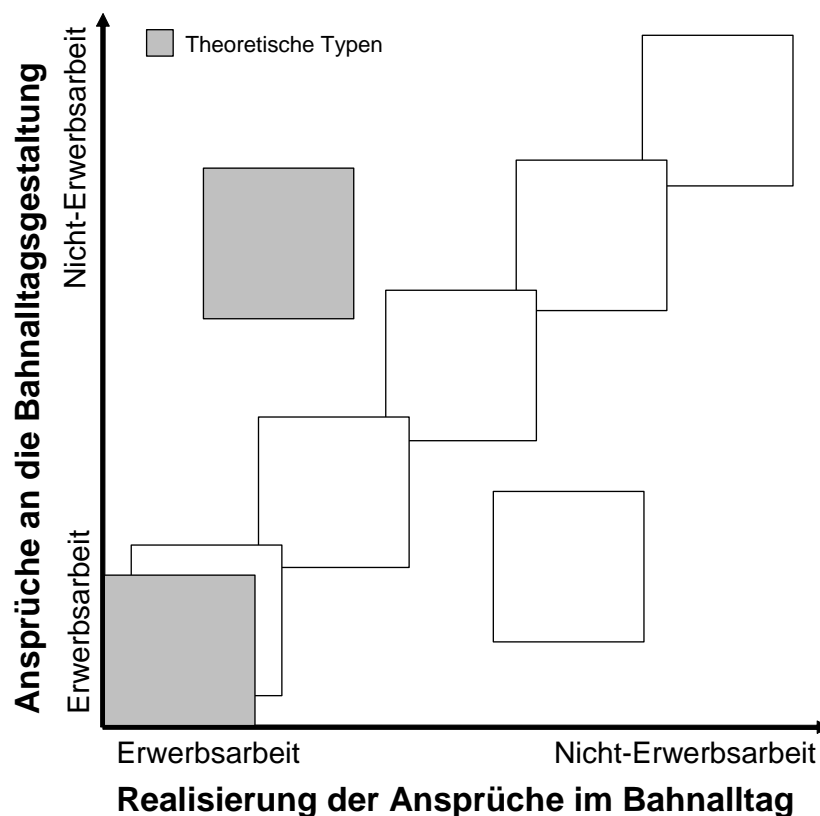


Abbildung 9: Theoretische Typen von Reise-Tätigkeiten

Ausnahmslos arbeitsorientiertes Bahnreisen (Mobiler Workaholic): Das Spektrum der typischen Reise-Tätigkeiten des arbeitsbedingten Bahnfahralltags erfasst an einem Ende Reisende, welche jegliche Erwerbsarbeit im Zug ablehnen und sich ausschließlich privaten Aktivitäten widmen. Das andere Extrem des

Spektrums ist im Rahmen des vorliegenden Samples nicht besetzt worden, wenngleich der Typus Effizient realisiertes arbeitsorientiertes Bahnreisen diesem sehr nahe kommt. An dieser Stelle könnte ein Typus mit der Bezeichnung ‚Mobiler Workaholic‘ stehen. Wie würde dieser Typus aussehen? Als mobile Workaholics könnten arbeitsbedingt Bahnreisende beschrieben werden, welche ihre Bahnfahrten ausschließlich zum erwerbsbezogenen Arbeiten nutzen. Sie betreten den Zug, legen sich ihre Unterlagen zurecht, bereiten ihre technischen Hilfsmittel wie Laptop und Mobiltelefon vor und beginnen unverzüglich mit ihrer Arbeit, bis sie den Zug wieder verlassen müssen. Es würde eine vollständige Vereinnahmung der Bahnreise für die Erwerbsarbeit stattfinden. Für Entspannung, Schlafen, Landschaftsbetrachtungen oder gar Gespräche mit Mitreisenden gäbe es keinen (Zeit)Raum. Die Bahn stellt in dieser Situation lediglich einen anderen, austauschbaren Arbeitsplatz dar, die Reisezeit ist allein auf die Erledigung von Erwerbsarbeit fixiert.

Es ist grundsätzlich fraglich, ob es diesen ‚mobilen Workaholic‘ in der beschriebenen Form geben kann. Voraussetzung für ausnahmsloses und unbeirrtes Arbeiten im Zug ist neben der persönlichen Motivation und beruflichen Anforderung eine problemlose Aneignung der strukturellen Rahmenbedingungen. Die Zugumwelt muss sozusagen ausgeblendet werden können. Innerhalb des Typus ‚Effizient realisiertes arbeitsorientiertes Bahnreisen‘ ist das Verhalten von Reisenden dargestellt, deren Bahnalltag in hohem Maße aus Erwerbsarbeit besteht. Ihnen ist es gelungen, sich mit den Rahmenbedingungen des Zugfahrens zu arrangieren. Trotzdem verweisen auch sie an unterschiedlichen Stellen darauf, dass es weder möglich noch beabsichtigt ist, die gesamte Reisezeit der Erwerbsarbeit zu widmen. Mit der Bahn zu reisen nimmt weiterhin einen besonderen Stellenwert im Mobilitätsalltag ein. Der Charme des Bahnreisens besteht ja gerade darin, sich zurücklehnen zu können, um zu schlafen, sich mit anderen Leuten auszutauschen oder einfach die vorbeiziehende Landschaft zu betrachten und seinen eigenen Gedanken nachzugehen. In der Verquickung unterschiedlichster Tätigkeiten an einem Ort, der gleichzeitig die Beförderung von A nach B erledigt, besteht der eigentliche Vorteil der Bahnnutzung.

Arbeitsmaximiertes freizeitorientiertes Bahnreisen (Unfreiwillig Arbeitender): Es ist anzunehmen, dass es einen Typus von Reisenden gibt, der grundsätzlich lieber freizeitbezogenen Tätigkeiten wie Lesen, Schlafen oder Unterhaltungen nachgehen würde, jedoch während der Reise immer wieder Erwerbsarbeit erledigen muss. Hier handelt es sich um eine unfreiwillige Arbeitsorientierung. Im Vergleich zum Typus des arbeitsminimierten freizeitorientierten Bahnreisens ist der Anteil der Erwerbsarbeit wesentlich höher. Ähnlich wie beim Typus des ineffektiv realisierten arbeitsbedingten Bahnreisens könnte sich auch hier Unzufriedenheit einstellen, da im Zug nicht das gemacht werden kann, was man eigentlich möchte.

Erwerbsarbeit wird hier zur doppelten Belastung: Die Reisenden sind aus arbeitsbedingten Gründen im Zug unterwegs und müssen auch noch im Zug

arbeiten, um die Anforderungen der Erwerbsarbeit bewältigen zu können. Es bleibt kaum Zeit und Raum, sich privaten Interessen zu widmen, obwohl man das lieber machen würde. Es ist ein Belastungsmoment ihrer Erwerbsarbeit, faktisch überall und jederzeit arbeiten zu können, so dass ihre Aufgaben in den Zug gut integriert werden können. Diese Reisenden sind gezwungen, sich die Rahmenbedingungen des Bahnalltags so anzueignen, dass sie arbeiten können, wenngleich sie es nicht unbedingt wollen.

Hier zeigt sich wieder der Anspruch an die Gestaltung des arbeitsbezogenen Mobilitätsalltags. Es geht nicht nur darum, mobil zu sein, sondern auch die Zeit und den Raum der Mobilität für die Ansprüche der Erwerbsarbeit zu nutzen. Dieser Typus des Arbeitsmaximierten freizeitorientierten Bahnreisens verkörpert die veränderte Anspruchshaltung an die Bahnfahrt und die Nutzung der arbeitsbedingten Reisezeit. Die Vereinnahmung der Reisezeit für Erwerbstätigkeiten steht im Mittelpunkt. Bisherige Konnotationen der Reisezeitgestaltung verlaufen so diametral zu den zukünftig erwarteten Reise-Tätigkeiten im Zug. Es ist zu befürchten, dass gerade Reisende, die eher freizeitbezogenen Tätigkeiten nachgehen wollen, zunehmend unter Rechtfertigungsdruck geraten.

Was machen arbeitsbedingt Bahnreisende während der Fahrt?

Zu Beginn des Kapitels standen folgende Fragen im Raum: Was machen arbeitsbedingt Bahnreisende eigentlich während der Bahnfahrt und welche Funktion erfüllt die Bahnreise als integraler Bestandteil des von Mobilität geprägten Alltags? Zunächst ist zu konstatieren, dass das Tätigkeitsspektrum arbeitsbedingt Bahnreisender so mannigfaltig wie die Bahnreisenden ist. Sie korrigieren Papiere, überarbeiten Präsentationen, tippen Zahlen in Tabellen, sortieren Daten in Verwaltungsprogrammen und schließen Geschäfte per Telefon ab. Sie lesen sehr häufig, unterhalten sich, starren aber oft auch einfach ‚Löcher in die Luft‘ oder schlafen. Sie hören Musik oder schreiben Briefe. Sie bereiten sich auf das vor, was nach der Bahnfahrt auf sie zukommt oder versuchen das Erledigte hinter sich zu lassen. Sie tun während der Bahnfahrt Dinge, die sie am Arbeitsplatz und/oder zu Hause wahr scheinlich nicht tun würden, wie z.B. stundenlang Krimis lesen, mitten am Tag schlafen oder am Freitagnachmittag neue Arbeitsvisionen entwickeln.

Die arbeitsbedingt Reisenden fahren nicht nur Bahn und gehen dabei ihren individuellen Aktivitäten nach, sondern gestalten gleichzeitig das generelle Unterwegssein mit der Bahn. Durch die gegenseitige Wahrnehmung der Reisenden erhalten bspw. bislang im Bahnalltag eher unbekannte Tätigkeiten eine Vorbildfunktion, wie sich an der Thematik mobile Arbeit im Zug erkennen lässt. Es ist davon auszugehen, dass in Zukunft mehr arbeitende Reisende (die nicht immer arbeitsbedingt Reisende sein müssen) im Zug zu beobachten sein werden.

Im Umkehrschluss bedeutet diese Tätigkeitsvervielfachung auch, dass man nicht immer auf den ersten Blick erkennt, wer arbeitsbedingt Reisender und wer Freizeitreisender ist. Gerade arbeitsbedingt Reisende, die v.a. Freizeittätigkeiten

während der Fahrt nachgehen, bleiben so unerkant. Untersuchungen, die arbeitsbedingtes Bahnfahren am Arbeiten in der Bahn festmachen, würden so einem großen Irrtum unterliegen. Entsprechend wäre zu fragen, was denn den besonderen Charakter des arbeitsbedingten Bahnreisenden ausmacht.

Die Funktion der Zugfahrt im Rahmen des arbeitsbedingten Bahnalltags

Das Besondere an arbeitsbedingt Bahnreisenden, und das unterscheidet sie eindeutig von Freizeitreisenden, ist die Funktionszuweisung des Bahnfahrens im Rahmen ihrer alltäglichen Lebensführung. Bahnfahren hat bei den Befragten des vorliegenden Samples einen festen Platz in der Alltagsgestaltung: Sie müssen Bahnfahren Und es sind daran auch verschiedene Erwartungen und Motivationen geknüpft. Bahnfahren dient zunächst der regelmäßigen und möglichst zuverlässigen Beförderung von A nach B. Bahnfahren ermöglicht aber auch die Erfüllung von Arbeitsaufgaben und spezieller Freizeittätigkeiten. Die Fahrt im Zug wird als Regenerations- und Rückzugsraum definiert wie auch als Plattform des sozialen Austauschs. Das Unterwegsseins im Zug wird als Phase geschätzt, in der man als anonymer Anwesender prinzipiell frei in seinem Handeln ist, ohne dafür Rechenschaft ablegen zu müssen (sofern die Aktivitäten einem ‚normalen‘ Bahnreisenden entsprechen). Der Zug ist im Alltag der arbeitsbedingt Bahnreisenden ein wichtiger Multifunktionsraum, der Platz sowohl für Erwerbsarbeit als auch für private Beschäftigungen bietet. Entsprechend routiniert ist das Verhalten vieler arbeitsbedingt Bahnreisender. Bahnfahren ist ein selbstverständlicher Teil ihres Alltags geworden.

Es ist zunächst nahezu unerheblich, was arbeitsbedingt Bahnreisende während der Bahnfahrt im Detail tun. Teilweise unterscheiden sich ihre Handlungen kaum von denen anderer Anwesender. Wichtiger ist es, im Rahmen weiterer Untersuchungen herauszufinden, warum sie konkret diesen und nicht anderen Tätigkeiten nachgehen. Hieraus könnten sich geeignete Maßnahmen ableiten lassen, wie die Gestaltung des Bahnalltags arbeitsbedingt Bahnreisender unterstützt werden kann.

7 Aneignungsformen des arbeitsbedingten Bahnalltags

Auch wenn generell (u.a. gefördert durch Maßnahmen des Bahnunternehmens), die Vorstellung besteht, dass das Bahnabteil ein geeigneter Ort ist, um unterwegs arbeiten zu können, zeigt die Praxis ein eher abweichendes Bild. Auch bzw. gerade während der Zugreise müssen Faktoren berücksichtigt werden, die das Arbeiten beeinflussen. Einen wichtigen Faktor, welcher in bisherigen Forschungen zum Mobilitätsalltag von Reisenden wenig Beachtung fand, stellen die Rahmenbedingungen des Verkehrsmittels Bahn dar. Die als Typen dargestellten Reise-Tätigkeiten des arbeitsbedingten Bahnfahralltags ergeben sich deshalb nicht kontextlos ad hoc im Zug, sondern sind Ergebnis eines permanenten subjektiven Aneignungsprozesses. Die Bahnreisenden sammeln bei ihren Fahrten unzählige Erfahrungen, die sie immer wieder als Ressource in ihren Bahnalltag einbringen. Diese Erfahrungen ergeben sich situativ im Rahmen von Einzelergebnissen, mit welchen die Personen auf ihren Fahrten konfrontiert werden.

Grundsätzlich wird heute in ähnlicher Weise Bahn gefahren wie vor 200 Jahren, trotz aller Veränderungen im Bereich von Arbeit und Leben, trotz des technischen Fortschritts und der politischen Umwandlung des Unternehmens: Die Reisenden gehen zum Bahnhof, besorgen sich ihre Fahrkarte, warten am Bahnsteig und steigen dort in den Zug. Sie nehmen darin Platz und lassen sich zum Zielort befördern, um wieder auszusteigen. Und sind der Bahnalltag und die damit verknüpften Anforderungen und Kompetenzen heute viel komplexer. Im Folgenden wird herausgearbeitet, wie sich die Aneignung des Bahnalltags aus Sicht der befragten Bahnreisenden darstellt.

7.1 Konstruktion der empirischen Rahmenbedingungen von Aneignung

Ziel dieses Kapitels ist es, eine Übersicht darüber zu geben, worauf arbeitsbedingt Bahnreisende im Rahmen ihres Bahnalltags achten (müssen), um aus ihrer Perspektive erfolgreich Zug fahren zu können. Die empirische Forschungsfrage für diesen Abschnitt lautet: Wie eignen sich arbeitsbedingt mobile Menschen die Rahmenbedingungen der in einer besonderen Öffentlichkeit stattfindenden Bahnfahrt als spezielle Sphäre der Alltagswirklichkeit an? Die Darstellung geht im Folgenden ausführlich auf Aneignungsdimensionen des arbeitsbedingten Bahnalltags ein. Dabei sind vier zentrale Aspekte hervorzuheben: Technik, Zeit, Sozialität und Raum. Wenngleich diese formal getrennt voneinander dargestellt werden, bilden sie in der Realität ein enges Geflecht von Aneignungsmechanismen.

Technik: Die technische Dimension umfasst sämtliche technische Artefakte im Bahnbetrieb wie Züge, technische (Service-)Geräte, Antriebstechniken, Informationstechniken usw.

Zeit: Die Dimension der Zeit rekurriert auf die zeitliche Perspektive des Bahnfahrens: Es wird immer ein bestimmter Zeitrahmen beansprucht, um einen Weg zu überwinden. In der Regel ist er beim Bahnfahren im Voraus definiert, wenngleich die Realisierung schwierig sein kann. Gleichzeitig müssen die Reisenden selbst mit ihrer Zeit im Zug umgehen.

Sozialität: Diese Dimension setzt sich mit sozialen Mechanismen des Bahnfahrens auseinander und soll dem Umstand Rechnung tragen, dass Bahnreisen immer auch ein sozialer Akt ist. Personenbeförderung heißt, dass mehrere Personen im Zug anwesend sind. Dazu haben die Reisenden in ihrem Bahnalltag auch Kontakt zu mehreren Bahnbeschäftigten.

Raum: Die vierte Dimension ist der Raum als Treffpunkt von Öffentlichkeit und Privatheit. Zwar tangieren die drei erstgenannten Dimensionen beim Bahnfahren immer auch die räumliche Komponente, bilden allerdings nicht die gesamte Raum-Problematik ab. Beim Bahnfahren gibt es zahlreiche Schnittstellen zwischen verschiedenen Raumstrukturen. Man geht durch den Bahnhof, sitzt im Zug und durchquert gleichzeitig den landschaftlichen Raum, während man versucht, sich eigenen Raum in der Anteilöffentlichkeit zu schaffen.

Wie bereits im Kapitel 3.3 ausführlich dargestellt, meint Aneignung eine aktive Gestaltung und Veränderung des Bahnfahrens durch die Akteure. Es werden Bahnstrukturen genutzt und weiterentwickelt, wie sich auch die Reisekultur rund um die Bahnfahrt Stück für Stück verändert hat und weiter verändern wird. Aneignung des Zuges findet auf unterschiedliche Art und Weise statt und bezieht sich auf mehrere Aspekte im Ablauf der Bahnfahrt. Es haben sich vier empirische Bezugspunkte entlang der genannten Aneignungsdimensionen herauskristallisiert: die Bahnstruktur, das Verhältnis von Mobilität und Verkehr, die Zugfahrt sowie die Reisenden im Zug.

Bahnstruktur: Unter den Aspekt der Bahnstruktur sind alle Rahmenbedingungen zu subsumieren, die vom Bahn-Verkehrsunternehmen organisatorisch, personell, rechtlich und letztlich auch technisch vorgegeben sind. Dazu gehören bspw. Beförderungsbedingungen, Ansprechpartner oder raumstrukturelle Anordnungen des Bahnverkehrs. Es ist der grundsätzliche Rahmen dessen, was Bahnfahren ermöglicht und den Nutzern die Handhabung des Bahnfahrens vorgibt.

Mobilität und Verkehr: Beim diesem Punkt geht es v.a. um die Überwindung geographischer Räume mit der Bahn vom Abfahrts- zum Bestimmungsort und die Wahrnehmung des Verkehrsmittels Zug im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln. Die Reisenden entscheiden sich im Vorfeld für das jeweilige Verkehrsmittel und nehmen entsprechende Modalitäten der Raumüberwindung in Kauf. Gleichzeitig ist die Bewegung durch den Raum eine Anforderung, welche die Reisenden bedenken und letztlich auch verarbeiten müssen.

Zugfahrt: Die Darstellungen konzentrieren sich hier v.a. auf den Zug als Verkehrsmittel, den die Reisenden besteigen, in welchem sie sich bewegen und gleichzeitig befördert werden. Das Leben im Zug steht somit im Mittelpunkt.

Reisende im Zug: Bahnfahren ist auch von der gleichzeitigen Anwesenheit unterschiedlicher Reisender geprägt. Sie handeln nach Maßgaben ihres persönlichen Alltags und stehen gleichzeitig unterschiedlichen Verhaltensanforderungen gegenüber. Dazu gehören Arrangements als Reisende untereinander sowie die individuelle Gestaltung der Fahrt.

Aus den vier genannten zentralen Rahmenbedingungen arbeitsbedingten Bahnfahrens sowie den vier vorgestellten empirischen Bezugspunkten ergibt sich folgende Übersicht.

	Technik	Zeit	Sozialität	Raum
Bahnstruktur				
Mobilität und Verkehr				
Zug fahren				
Reisende im Zug				

Tabelle 4: Dimensionen und empirische Bezugspunkte von Aneignung

Die Darstellung der Ergebnisse zur Aneignung des Bahnalltags erfolgte unabhängig davon, welchem Typus von Reise-Tätigkeiten im arbeitsbedingten Bahnalltag die Befragten in Kapitel 6 zugeordnet wurden. Im Folgenden werden Aneignungsmechanismen in ihrer Vielfalt und Dichte vorgestellt, die sich über das gesamte Sample hinweg erstrecken. Diese Beschreibungen sollen verdeutlichen, wo und in welcher Weise Aneignung des (arbeitsbedingten) Bahnalltags stattfinden kann.

7.2 Technische Aneignung des Bahnalltags

Die Eisenbahn ist ein prototypisches Beispiel für die Wahrnehmung und Entwicklung von Technik im gesellschaftlichen Diskurs. In den Jahren der Industrialisierung war sie Teil des industriellen, technischen und auch politischen Aufschwungs und galt lange Zeit als Symbol für Fortschritt. Auch heute steht sie im Fokus gesellschaftlichen Interesses, wenn es darum geht, Räume schneller, ökonomischer und ökologischer zu überwinden.

Ausgangsbedingungen technischer Aneignung im Bahnalltag

Zu Beginn der Eisenbahn-Ära gab es starke Bedenken, ob die Eisenbahn für die Beförderung von Menschen geeignet ist oder ob es für den menschlichen Organismus nicht gesundheitsgefährdend ist, mit hoher Geschwindigkeit befördert zu

werden. Damals galt Fahren mit der Eisenbahn als schädlich, da die technischen Möglichkeiten das menschliche Vorstellungsvermögen noch überforderten. Mittlerweile ist es eher unspektakulär, wenn der Zug mit einer Geschwindigkeit von bis zu 300km/h durch die Landschaft fliegt, wenngleich eine gewisse Skepsis der technischen Entwicklung gegenüber bestehen bleibt.

Aufgrund ihrer technischen Konstruktion als Bahn, die auf Eisen fährt, ist die Eisenbahn zur Fortbewegung stets auf ein intaktes Schienennetz angewiesen. Damit der Schienenverkehr reibungslos funktioniert, ist ein hoher technischer und logistischer Organisationsgrad notwendig. Wichtige Schnittpunkte dieses Verkehrskomplexes bilden Haltebahnhöfe, Ankunfts- und Abfahrtszeiten, festgelegte Streckenführungen sowie Weichen und Streckensignale. Folge dieses hohen technischen Organisationsgrades ist eine hohe Fehleranfälligkeit⁹⁹ wie auch ein hoher Determinismus. Die Reisenden nehmen die Bahn oft als unflexibles System wahr, das nur schwerfällig auf situative Veränderungen reagiert.

Die Entwicklung des Eisenbahnsystems nach einem so genannten konstruktionsleitenden Modell dauerte Jahrzehnte. Lokomotive, Wagen und das Schienensystem mussten parallel entworfen und gebaut werden, damit es als Einheit funktioniert (Krohn 1989). Da es vorher noch kein vergleichbares System gab, bestand große Unsicherheit in der Gestaltung des Verkehrsmittels, so dass die Erbauer sich an ähnlichen, generalisierbaren Handlungsanleitungen und Erfahrungen von bis dahin bestehenden Fortbewegungsmitteln orientierten.

Vorbild für die Konstruktion der Eisenbahnwagen zur Personenbeförderung waren in Europa Kutschen (in Nordamerika Salons von Binnenschiffen), die derzeit das Verkehrsbild prägten (Degele 2002). Der Innenraum wurde anfangs unverändert übernommen. Rechts und links führten die Türen ins Freie, teilweise blieben zunächst sogar die Kutschböcke erhalten. 1860 wurde die endgültige Bauform des Abteilwagens als Grundprinzip erreicht (Dostal 2004, 12).

Problem der Abteilwagen war, dass die Passagiere während der Fahrt nicht in ein anderes Abteil oder gar anderen Wagen gehen konnten. Nicht einmal die Toilette (seit 1865 in Zügen zu finden) war während der Fahrt erreichbar.¹⁰⁰ Die einzelnen Abteiltüren wurden von außen verschlossen. Zur Kontrolle der Fahrkarten musste der Schaffner an den Haltestellen von Wagen zu Wagen gehen. Später übernahm man die amerikanische Konstruktion der Großraumwagen mit Sitzreihen und einem Gang an der Seite. (Dostal 2004, 20).

⁹⁹ Perrow (1989) zeigt, dass derartig umfassende Systeme wie das Eisenbahnsystem zu entsprechend hoher Fehleranfälligkeit neigen.

¹⁰⁰ Zur technischen Qualität des Bahnfahrens äußerte sich ein Reisender 1982 folgendermaßen: „Im Eisenbahnwaggon wird man wie ein Koffer transportiert, nur hat man den Vorteil nicht so rücksichtslos geworfen oder gar auf den Kopf gestellt zu werden“ (Dostal 2004, 20).

Seit dieser Zeit hat sich die Eisenbahn in ihrem Aussehen deutlich verändert. Heute können die Reisenden den gesamten Zug problemlos durchqueren und unterschiedliche Serviceeinrichtungen (Toilette, Restaurant) nutzen. Zahlreiche technische Bestandteile wurden in den letzten Jahren vor dem Hintergrund einer möglichst am Bahnkunden orientierten Produktentwicklung zusätzlich integriert.

Bahnreisen ist aus technischer Perspektive zunehmend komfortabel geworden. Doch auch eine moderne Zugtechnik setzt voraus, dass sich die Reisenden die technischen Rahmenbedingungen des Zugfahrens aktiv aneignen.

Wo findet technische Aneignung statt: Überblick der Bereiche

Technische Aneignung des Bahnfahrens bedeutet die Wahrnehmung und Nutzung der technischen Rahmenbedingungen im Abgleich mit persönlichen Ressourcen zur Produktion und Reproduktion individueller Reiseverständnisse und Bahnpraktiken, um arbeitsbedingtes Bahnfahren individuell auszugestalten. In welcher Weise werden technische Artefakte in die Bahnlebenswelt der Akteure integriert und vermittelt der Aneignungsprozesse gleichzeitig verändert? Wichtige Aspekte sind hierbei die Wahrnehmung technischer Artefakte und ihre konkrete Einbindung in den individuellen Bahnalltag.

Im Rahmen der Datenanalyse sind folgende Bereiche, die für die befragten Reisenden zur Gestaltung der arbeitsbedingten Bahnreise von Relevanz waren, herausgearbeitet worden:

	Technik	Zeit	Sozialität	Raum
Bahnstruktur	Fahrkarte			
Mobilität und Verkehr	Eisenbahn als Verkehrsmittel			
Zug fahren	Zug als Infrastruktur			
Reisende im Zug	Persönliche Technik			

Tabelle 5: Empirisch erarbeitete Bereiche technischer Aneignung

Fahrkartenkauf: Die Aneignung der Bahnstruktur erfolgt zunächst formal-technisch über den Erwerb eines gültigen Tickets. Der Fahrkartenkauf ist somit ein technischer Schritt zur rechtmäßigen Benutzung des Verkehrsmittels Zug. Die Reisenden eignen sich das Recht an, den Zug als Sache zu benutzen. Ohne Fahrkarte ist die Benutzung des Zuges widerrechtlich und hat strafrechtliche Konsequenzen. Es erfolgt hier sozusagen ein Aneignungsvorgang vor der ‘eigentlichen’ Aneignung der Technik.

Die Eisenbahn als technisches Verkehrsmittel auf Schienen zur Überwindung geographischer Räume: Hier gilt es herauszufinden, wie die Bahnreisenden zum Zug als Verkehrsmittel Stellung beziehen, welche Assoziationen sie mit diesem Technikkonstrukt verbinden und welche Eigenschaften sie ihm zuschreiben. Weshalb wird die Bahn als Verkehrsmittel ihrer Wahl zur Beförderung in Erwägung ge- und anderen Möglichkeiten der Raumüberwindung vorgezogen?

Der Zug als technische Infrastruktur und (un)mittelbares Umfeld der Akteure (technische Ausstattung, Equipment, Mobiliar usw.): Im Mittelpunkt des Interesses stehen Prozesse der konkreten Zugtechnik-Aneignung. Die technischen Möglichkeiten werden, wenngleich sie als Hardware objektiv in derselben Weise zur Verfügung stehen, in unterschiedlicher Weise von den Reisenden wahrgenommen und genutzt. Gerade für Reisende, die im Zug mobil arbeiten möchten, kann die technische Ausstattung von besonderer Relevanz sein: Kann ein Tisch als Arbeitsfläche dienen? Ist die Stromversorgung gesichert? Wo besteht Möglichkeit zum Telefonieren usw.?

Private technische Geräte in Form von ‚personenbezogener Zugtechnik‘, welche aus dem Alltag der Akteure in den Bahnalltag mit hinein genommen werden: Es findet eine technische Verquickung bahngebundener und individueller Techniken statt. Von Interesse wird sein, inwiefern sich Alltagstechnik in die Zugumgebung integrieren lässt.

Im Folgenden wird aus der Perspektive der interviewten Bahnreisenden detailliert auf Praktiken und Deutungen der technischen Aneignung des Bahnfahrens eingegangen.

7.2.1 Rechtlich-technische Aneignung durch Fahrkartenerwerb

	Technik	Zeit	Sozialität	Raum
Bahnstruktur	Fahrkarte			
Mobilität und Verkehr	Eisenbahn als Verkehrsmittel			
Zug fahren	Zug als Infrastruktur			
Reisende im Zug	Persönliche Technik			

Tabelle 6: Technische Aneignung über den Fahrkartenkauf

Um zur Benutzung des Verkehrsmittels Bahn berechtigt zu sein, haben die Reisenden die Pflicht, sich einen gültigen Fahrschein zu kaufen.¹⁰¹ Dieser berechtigt dazu, im Rahmen individuell festgelegter räumlicher bzw. zeitlicher Koordinaten, den Zug zu besteigen und sich damit befördern zu lassen. Neben dem traditionellen Schalter haben sich in den letzten Jahren mehrere auf Technik basierende Varianten zum Kauf eines Tickets entwickelt. Es besteht die Möglichkeit, die notwendigen Fahrscheine nicht nur am Bahnschalter, im Reisebüro oder per Telefon zu buchen, sondern auch per Internet, Handy oder am Fahrkartenautomaten. Diese Vertriebswege werden im Rahmen des Samples gern als Alternative zum Fahrkartenschalter wahrgenommen und genutzt.

Gerade das Internet stellt eine objektive und zuverlässige Informationsquelle für sämtliche Belange rund um das Bahnfahren dar. Die Befragten haben sich bereits im Umgang mit anderen Internetfunktionen (Online-Banking, Online-Shopping usw.) Grundkompetenzen angeeignet, so dass der Erwerb eines Online-Tickets eine willkommene Funktionserweiterung des Internets darstellt.

Das Internet wird aber nicht nur zum Fahrscheinenerwerb genutzt, sondern auch, um sich bspw. über aktuelle Verspätungen oder die Tarif- und Beförderungsbedingungen zu informieren. Diese Möglichkeit des Online-Zugriffs auf das Beförderungs- und Tarifsysteem der Bahn verschafft den Reisenden Flexibilität und Zeitersparnis hinsichtlich des Reiseablaufs. Die interviewten Bahnreisenden sind oftmals bestrebt, nicht mehr Zeit als notwendig am Bahnhof zu verbringen, sondern schon im Vorfeld ausreichend über die Bahnreise-Situation informiert zu sein. Mit der Einsichtnahme des Zugverlaufs via Internet entfallen bspw. Wartezeiten am Bahnsteig.

Die Fahrkartenautomaten sind v.a. für einen unkomplizierten und schnellen Ticketerwerb praktisch, obwohl die Bedienfreundlichkeit bestimmter Automatentypen (mit Touch Screens) aus Perspektive der Befragten verbessert werden kann. Während der Online-Fahrkartenerwerb grundsätzlich eher weniger Probleme bereitete, so verwiesen die Befragten darauf, dass man sich als Reisender zunächst spezielle technische und systemische Kompetenzen aneignen müsse, um den Fahrkartenautomaten überhaupt bedienen zu können. Der Bahnreisende muss seine Reiseangaben entlang eines Auswahl-Menüs eingeben, um sein Ticket ausgedruckt zu bekommen. Probleme bei der Automatenutzung bereiten v.a. die Touch-Screen, welche auf Berührungsimpulse reagieren. Ein zweites Problem stellt die Menüführung selbst dar, die sich für einige Reisende als zu kompliziert erweist. Schließlich erstellen die Reisenden ihr Ticket in Selbstverantwortung. Wenn sie etwas falsch machen, können sie später vom Zugbegleitpersonal angemahnt werden. Dauert es zu lang, sich durch das Menü

¹⁰¹ Gemäß Eisenbahnverkehrsordnung EVO §9 Abs. 1 (DB Fernverkehr AG 2007).

zu navigieren, werden Wartende in der Schlange möglicherweise ungeduldig, was der Situation noch mehr Stress einbringt. Es bedarf einiger Übung, um den Fahrkartenautomaten und seine Funktionsweise zu durchschauen, wie Herrn Fahle bspw. illustriert:

„Also, selbst jetzt z.B. diese neuen Automaten mit diesem Touch-Screen, ja, wie die ersten angefangen haben, da hab ich auch erstmal drauf rumgedrückt und da hat sich erstmal gar nix getan und dann hab ich mich beschwert und dann haben andere das wohl auch getan und dann ging's wohl besser. Die neuen sind jetzt zum Teil so, dass man da auch durch die Menüführung, also jetzt ich auch als promovierter Physiker manchmal meine Probleme hab.“ (Herr Fahle, 22, 301)

Für Reisende, welche weitreichende Erfahrungen im Bahnalltag und im Umgang mit Automaten haben, stellt jedoch der Fahrkartenautomat eine zeitsparende Alternative dar. Die Gründe, weshalb ein großer Teil der Befragten gern diese Möglichkeit des Ticketkaufs wahrnimmt, sind die Schnelligkeit der Fahrkartenerstellung verbunden mit ihrer Kompetenz, den Automaten nahezu problemlos zu beherrschen. Sie wollen nicht in der Wartereihe am Schalter Zeit verlieren, wenn sie den Ticketerwerb selbst in die Hand nehmen können. Auch aufgrund ihrer erprobten Fähigkeiten bezüglich des Fahrplanes und Reisesystems der Bahn halten sie es nicht für notwendig, extra zum Schalter zu gehen. Sie sind nicht auf persönliche Beratung von Mitarbeitern angewiesen. Die Nutzung des Schalters wird erst dann in Erwägung gezogen, wenn komplexe Fahrten wie bspw. Auslandsreisen gebucht werden sollen. Es gibt aber auch Bahnreisende, die Fahrkartenautomaten grundsätzlich ablehnen. Sie befürworten den persönlichen Kontakt zum Schaltermitarbeiter oder sie buchen zu Hause in Ruhe ihr Ticket online, anstatt sich am Bahnhof in Hektik vor einer Schlange ungeduldiger Reisender am Automaten zu versuchen, wie Herr Andresen schildert:

„Die hab ich in [Großstadt] besorgt, am Hauptschalter. Wobei ich jetzt nimmer weiß, ob am Automaten oder an dem andern. Aber an dem Automaten hab ich's fast nie kaft, weil mich die so genervt ham. Das hat immer nie richtig funktioniert. Mit der BahnCard, da bin ich immer wieder irgendwie falsch nei gekommen. Und mit der Rückfahrt, muss man nämlich dann alles noch mal eingeben. Und deswegen kauf ich die gerne am Schalter, so persönlich [Lachen].“ (Herr Andresen, 27, 327)

Eher selten findet bei den Befragten die Ticketbuchung via Telefon¹⁰² statt. Im vorliegenden Sample nutzen nur Frau Berger (7) und Herr Königsfeld (24) diese Option des Erwerbs von Reiseunterlagen. Hier ist es notwendig, dass sowohl Kenntnisse zur telefonischen Bestellung der Fahrkarte und im Umgang mit dem Fahrkartenautomaten vorhanden sind.

¹⁰² Beim Fahrkartenkauf via Telefon wird über eine kostenpflichtige Telefon-Hotline der Reisewunsch durchgegeben und am Buchungsende eine Reservierungsnummer vergeben. Mit Hilfe dieser Reservierungsnummer kann der Bahnkunde entweder am Schalter oder am Fahrkartenautomat das Ticket erwerben.

Die Aneignung der Bahnfahrt aus technisch-rechtlicher Perspektive ist also auf verschiedenen Wegen möglich, die im Rahmen des Samples eine sehr unterschiedliche Bewertung durch die Befragten erhalten. Insgesamt geht mit dem technikvermittelten Fahrkartenerwerb ein selbst organisierter eigenverantwortlicher Aneignungsprozess einher, der den Reisenden eine größere Flexibilität und auch Unabhängigkeit vom System Bahn verspricht. Um die Self Service-Möglichkeiten nutzen zu können, werden entsprechende Technikressourcen und –kompetenzen vorausgesetzt.

7.2.2 Eisenbahn als Verkehrsmittel

	Technik	Zeit	Sozialität	Raum
Bahnstruktur	Fahrkarte			
Mobilität und Verkehr	Eisenbahn als Verkehrsmittel			
Zug fahren	Zug als Infrastruktur			
Reisende im Zug	Persönliche Technik			

Tabelle 7: Technische Aneignung durch die Eisenbahnnutzung

Die befragten arbeitsbedingt Bahnreisenden sprechen beim Thema ‚Eisenbahn als Verkehrsmittel‘ zwei grundlegende Aspekte an: Die Eisenbahn ist zunächst als besondere Verkehrstechnologie zu verstehen, welche geschaffen wurde, um eine große Menge an Gütern und/oder Personen auf einem Schienensystem über große Entfernungen hinweg zu befördern. Es findet eine Verknüpfung von geographisch getrennten Orten statt. Als Verkehrsmittel wird die Eisenbahn immer wieder mit anderen Formen der Beförderung verglichen. Gleichzeitig ist sie ein Produkt, das in seinen unterschiedlichen technischen Konstruktionen auch verschieden ‚vermarktet‘ wird. Zug ist nicht gleich Zug, sondern wird je nach Art der Beförderung in unterschiedliche Kategorien unterteilt.

Warum wird der Zug als Beförderungsmittel gewählt?

Die Betrachtung des Zuges als Beförderungsmittel (von Personen) erfolgt im Rahmen des Samples stets im Vergleich zu anderen öffentlichen und privaten Verkehrsmitteln. Die Wahrnehmung wird v.a. durch den Vergleichshintergrund Auto und Flugzeug bestimmt, wobei sich unterschiedliche Grundorientierungen der Akteure feststellen lassen. Der jeweilige Orientierungsrahmen beeinflusst die Wahrnehmung des Zuges als Verkehrsmittel sowie dessen Benutzung. Den befragten Reisenden ist es wichtig, eine Legitimation für die Zugfahrt im Ver-

gleich zu anderen Verkehrsoptionen vorzulegen. Damit schließen sie direkt an eine gesellschaftliche Diskussion über die Qualität des Verkehrsmittels Bahn als Dienstleistungsprodukt v.a. des Unternehmens Deutsche Bahn an. Die Wahl des Beförderungsmediums muss aus Sicht der Befragten argumentativ begründet werden. Konkrete Anwendung findet dieser Begründungszwang im Rahmen von geschäftlichen Reisen bei Mitarbeitern unterschiedlicher Unternehmen.

Auch die politische und historisch-gesellschaftliche Wahrnehmung des Bahnunternehmens zwingt die Reisenden mitunter, Stellung zu ihrer Verkehrsmittelwahl zu beziehen. Die Motivation zur Zugnutzung lässt sich nach fünf Orientierungen strukturieren, die aus dem empirischen Material hergeleitet wurden:

Moralische Orientierung: Hier steht der Ökologie-Gedanke im Mittelpunkt. Der Zug ist unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit das umweltfreundlichste Verkehrsmittel und sollte sehr häufig genutzt werden. Die Reisenden können mit dem beruhigenden Gedanken reisen, sich für eine ökologisch befürwortete Art des Fahrens entschieden zu haben.

Ökonomische Orientierung: Das Haushalten mit monetären und zeitlichen Ressourcen ist ein Grundargument für die Zugnutzung. Reisen sollte je nach Komfortgrad so wenig wie möglich kosten und so schnell wie möglich abgeschlossen werden. Gerade bei großen Entfernungen ist Zeiteffizienz gefragt.

Inhaltlich-Pragmatische Orientierung: Die Option der Ausnutzung von Zugreisen steht hier im Mittelpunkt des Interesses. Die Reisenden honorieren den Doppelnutzen der Bahnfahrt im Sinne von Beförderung und umfangreichen Eigenaktivitäten gleichzeitig.

Emotionale Orientierung: Die Entscheidung für oder gegen den Zug als Verkehrsmittel ist auch von Emotionalität geprägt. Jenseits rationaler Argumente werden der Eisenbahn Sympathie, Antipathie aber auch Angst oder Vertrauen entgegengebracht. Oftmals hat diese emotionale Beziehung biographische Wurzeln. Die Emotionalität ist aber auch in den Fällen stark ausgeprägt, in denen die Akteure selbst kein Auto und/oder keinen Führerschein besitzen. Ihre Vergleichsebene reduziert sich in diesem Fall auf öffentliche Verkehrsmittel.

Traditionale Orientierung: Eine emotionale Beziehung lässt sich letztlich auch in der traditionellen Orientierung finden. Hier wird nicht strategisch nach Kosten-Nutzen oder Moral entschieden, sondern es ist ein habitualisierter Vorgang. Es besteht aus einer Generationen übergreifenden Tradition heraus eine bevorzugte Bindung an die Bahn. Waren die Eltern Bahnfahrer, dann wurde dieses Reiseverhalten auch den Kindern vermittelt.

Diese fünf Orientierungen treten in der Bahnalltagspraxis meist in kombinierter Form auf. Eine Orientierung allein rechtfertigt oft noch nicht die Entscheidung für die Zugfahrt. Folgende Kombinationen wurden im vorliegenden empirischen Material vorgefunden:

Moralisch-inhaltlich: Bahnfahren ist eine umweltfreundliche Alternative zum Autofahren bzw. zum Flugverkehr und bietet gleichzeitig die Möglichkeit, die Reisezeit sinnvoll zu nutzen.

Wirtschaftlich-inhaltlich: Der Zug ist ein vergleichsweise günstiges Verkehrsmittel, welches darüber hinaus noch für unterschiedliche Tätigkeiten während der Bahnfahrt selbst genutzt werden kann. Auf diese Art und Weise wird Geld und Zeit gespart.

Traditional-moralisch: Es wurde schon immer die Bahn als Verkehrsmittel favorisiert, es ist eine Gewohnheit, mit der Bahn zu fahren. V.a. unter ökologischen Gesichtspunkten ist die Bahn hervorzuheben, da sie umweltfreundlich verkehrt. Eine Alternative ist kaum denkbar.

Emotional-moralisch: Bahnfahren behagt mehr als mit anderen Verkehrsmitteln unterwegs zu sein, es ist ein angenehmes Gefühl, wenngleich hin und wieder Unbehagen auftritt, wenn es zu Unstimmigkeiten im Bahnablauf kommt. Zudem ist die Bahn die ökologisch beste Art der Beförderung.

Emotional-moralisch-inhaltlich: Es besteht eine positive Wahrnehmung und nahezu gefühlsmäßige Verbindung zum Fahren mit der Bahn. Außerdem ist der Zug sehr umweltfreundlich und es wird die Möglichkeit geboten, sich während der Fahrt mit anderen Dingen als der Beförderung zu beschäftigen.

Wie die Differenzierung bereits zeigt, werden häufig ökologisch-moralische Gründe angebracht, sich für die Bahn als Verkehrsmittel zu entscheiden. Gerade im Vergleich zum Auto ist das ein Argument, welches die Zugfahrt deutlich aufwertet, ob nun aus Überzeugung oder Rechtfertigung. Zugfahren wird so zu einer guten Sache für Umwelt und Verkehr. Dabei entwickelte sich diese Einstellung bei vielen Befragten oftmals erst im Nachhinein. Durch regelmäßige Bahnfahrten veränderte sich ihre Einstellung zum Bahnfahren.

Ein wichtiger Motivationsaspekt, welcher aus biographischer Perspektive häufig bereits zu Beginn der Bahnfahrkarriere mitgedacht wurde, ist die Ausnutzung der Bahnfahrt für andere Dinge (inhaltliche Orientierung). Die Entscheidung, sich befördern zu lassen, ist häufig mit der Hoffnung verbunden, konkrete Tätigkeiten in den Zug verlagern zu können, um sie nicht zu Hause oder am Arbeitsplatz erledigen zu müssen. Auch dieses Argument ist ein wesentlicher ‚Wettbewerbsvorteil‘ im Vergleich zum Auto und wird als solches von den Befragten sehr häufig thematisiert.

Insgesamt erfolgte die Entscheidung zwischen einzelnen Beförderungsmitteln im Rahmen des Samples überwiegend in Form einer positiven Auswahl des Zuges als Verkehrsmittel. Die Reisenden treffen vor dem Hintergrund der genannten Kalküle eine bewusste Entscheidung und grenzen in ihrer Argumentation alternative Verkehrsmöglichkeiten aus.

Das Beförderungsmittel Zug bewerten die meisten Befragten als das für sie angenehmste Reisemittel. Dazu trägt u.a. auch die technische Konstruktion des

Zuges als mobiler und Mobilität ermöglichender Aufenthaltsort bei. Allgemein werden mit dem Verkehrsmittel Zug bei den befragten Reisenden Entspannung, Gemütlichkeit, Bequemlichkeit, Komfort, Sicherheit und Vertrautheit assoziiert. Es ist ein technisches Konstrukt, welches allgemein gesprochen Gefühle des subjektiven Wohlbefindens hervorruft.

„Du kannst mit der Bahn halt nebenbei noch etwas machen, ob das jetzt arbeiten ist oder sich der Muse hingeben. Aber im Auto kommst eben, kommst halt gestresst an, das ist einfach der Spannungsfaktor.“ (Herr Schelling, 6, 13)

Auch die Interviewpartnerin Frau Engel (32) spricht in diesem Zusammenhang von der Bahn als „temporärem Zuhause“. Bei den Reisenden entsteht im Zug ein Gefühl der Behaglichkeit jenseits der reinen Beförderung, welches während der Fahrt eine wichtige Rolle spielt. So ist es leichter möglich, sich davon abzulenken, dass man als Reisender für einen festgelegten Zeitrahmen im Zug nahezu ‚gefangen‘ ist. Der Akt der Raumüberwindung tritt in den Hintergrund. Allerdings muss in Bezug auf die Entstehungsbedingungen einer räumlich-mobilen ‚Wohnzimmer-Atmosphäre‘ zwischen Zugprodukten des Fernverkehrs und Nahverkehrs unterschieden werden, was noch Gegenstand des folgenden Kapitels sein wird.

Als weiterer Aspekt in Bezug auf den Zug als Beförderungsmittel wurde von den Befragten hervorgehoben, dass der Zug trotz technischer Modernisierungen auch zukünftig ein Massenverkehrsmittel für alle Reisenden bleiben muss und sich nicht zum „Managerreisemittel“, wie es die Interviewpartnerin Frau Holm (14) formulierte, entwickeln darf. Die befragten Reisenden begrüßen technische Umgestaltungen und Innovationen, da hierdurch der Reisekomfort erhöht wird. Sie sehen jedoch aufgrund zunehmender Technisierung auch die Gefahr, dass die Interessen der Mehrzahl der Reisenden zugunsten einer Orientierung an den Bedürfnissen der Geschäftsreisenden vernachlässigt werden. Des Weiteren bestehen Bedenken, dass durch die Bereitstellung einer breiten technisch basierten Infrastruktur immer mehr private technische Geräte in den Zugalltag integriert werden, was zu einer zunehmenden Konfrontation mit den privaten Angelegenheiten der Mitreisenden führen kann. Damit würde Technik verhindern, was sie eigentlich fördern sollte: die Gewährleistung von Rückzugsmöglichkeiten in den individuellen (Bahn)Alltag. Die Befragten konstruieren ein Limit, bis zu welchem technische Raffinessen im Zug geduldet werden können bzw. ab wann Bahnfahren aufgrund von zuviel bahnfremder Technik unangenehm werden kann.

Nicht nur die technische Konstruktion des Verkehrsmittels ermöglicht ein komfortables Reisen. Auch die direkte Verbindung der Stadtzentren stellt für die Befragten einen klaren Vorteil gegenüber dem Individual- und Flugverkehr dar. Bahnhöfe sind verkehrsstrukturelle Knotenpunkte, die den Übergang zu anderen Verkehrsmitteln ohne Probleme gewährleisten. Die moderne Verkehrstechnologie lässt Züge lange Strecken in vergleichsweise kurzer Zeit überwinden. Als nachteilig empfinden es die Befragten allerdings, dass die modernen Bahn-

technologien sich im Fahrpreis niederschlagen, so dass gerade Bahnfahren im Fernverkehr nicht mehr für jedermann in jedem Fall bezahlbar ist. Mehr Komfort und Schnelligkeit führen anteilig zu höheren Fahrpreisen. Bahnfahren muss man sich, so die Meinung einiger Befragten, leisten können. Auch wägen die befragten Reisenden ab, inwieweit sich die technische Qualität des Zuges mit den Ansprüchen an den individuellen Bahnalltag vereinbaren lässt.

Welche Zugprodukte des Fern- und Nahverkehrs werden genutzt?

Im Verlauf der historischen Entwicklung der Eisenbahn sind unterschiedliche Zugtypen entstanden. Sie unterscheiden sich nicht nur im Modernisierungsgrad, sondern auch hinsichtlich des Einsatzzweckes. Im Personenverkehr wird grundsätzlich zwischen Fernverkehrszügen und Nahverkehrszügen unterschieden. Züge des Fernverkehrs sind so konstruiert, dass Reisende über lange Entfernungen möglichst angenehm befördert werden können. Dazu gehören u.a. ein größerer Sitzreihenabstand, mehr Gepäckablagefläche sowie die Versorgung mit Servicetechnik-Einrichtungen.

Die Nahverkehrszüge werden eingesetzt, um auf eher kürzeren Strecken viele Reisende zu befördern und die Erreichbarkeit auch kleinerer Orte zu gewährleisten. Die häufigen Unterwegshalte gehen jedoch mit einer längeren Reisezeit einher. Haben die befragten Reisenden die Wahl zwischen Fern- oder Nahverkehrszuges, wird überwiegend der Fernverkehrszug vorgezogen. Die Entscheidung zwischen den einzelnen Zuggattungen erfolgt entlang folgender Kriterien:

Beförderungsmodalitäten (Geschwindigkeit + Haltepunkte): Erstes Kriterium ist die Reisegeschwindigkeit der Zuggattung. Die Reisenden bevorzugen Züge mit höherer Geschwindigkeit und eher wenigen Unterwegshalten, um die Reisezeit so begrenzt wie möglich zu halten.

Ausstattung: Zweites Kriterium ist die technische Ausstattung. Die Ausstattung der Züge im Nah- und Fernverkehr hat sich für die befragten Akteure in Funktionalität und Design enorm verbessert. Technische Entwicklungen hin zu größerem Komfort (z.B. Klimaanlage, moderne Sitze) werden von den befragten Reisenden wohlwollend honoriert. Grundsätzlich wird jedoch abgewogen, inwieweit es notwendig ist, bestimmte technische Serviceangebote der Fernverkehrszüge in Anspruch nehmen zu müssen/wollen. Während das technische Design im Nahverkehr ihnen funktional praktisch erscheint, nehmen die Reisenden, wie z.B. Frau Berger, in den Fernverkehrszügen größere Freiräume zur Ausgestaltung ihres Bahnfahralltags wahr.

„Bahnfahren ist letztendlich, was immer man auch übers Bahnfahren sonst sagt, mit den Fernzügen wirklich entspannend. Also, ich find das auch ganz angenehm, also der ICE ist als Reisemittel und Verkehrsmittel doch was sehr angenehmes. Ich weiß nicht, ob, erm, das heißt, ich weiß es, also, ich würd das nicht gerne machen, erm, irgendwie im Regionalzug so, [...] morgens und abends dann so in diesen, ja, Sardinenbüchsen quasi, rein und raus rollen. Weil die sind sehr, sehr voll.“ (Frau Berger, 7, 45-47)

Gleichzeitig begünstigt v.a. der Fernverkehrszug den Einsatz persönlicher Technik im Zug durch Stromversorgung und Ablageflächen. Die technische Infrastruktur der Nahverkehrszüge erlaubt z.B. keine unbegrenzte Nutzung von Laptops, da keine externe Stromversorgung gewährleistet ist.

Preisniveau: Das dritte Kriterium ist der Preis. Welche Bahnreiseansprüche rechtfertigen die Nutzung des teureren Zuges? Es findet ein Abgleich zwischen den strukturellen Gestaltungs- und Aneignungsmöglichkeiten des Zuges und den individuellen Alltagsansprüchen an die Bahnfahrt statt. Entsprechend variabel arrangieren sich die Fahrgäste ihre Tätigkeiten. Die Reisenden sind insgesamt bereit, für einen qualitativ höherwertigen Zug mehr zu bezahlen, wenn sie dann letztendlich angenehmer reisen. Bei kürzeren Entfernungen besteht jedoch eine hohe Preissensibilität. Hier erscheint es nicht notwendig, für wenige Minuten mehr Geld für die Beförderung auszugeben, und die Reisenden sind eher bereit, die Nachteile des Nahverkehrszuges in Kauf zu nehmen.

Während eine strikte Trennung zwischen komfortablen Fernverkehrszügen und „Sardinenbüchsen“-Nahverkehrszügen von den Befragten vorgenommen wird, spielt die Produktpalette der Züge innerhalb der Zugkategorien Fernverkehr und Nahverkehr nahezu keine Rolle.

In der Regel haben die befragten Reisenden keine Wahl, ob sie den Fern- oder Nahverkehrszug nehmen sollen. Die Benutzung des jeweiligen Zuges wird meistens vom jeweiligen Standort des Arbeits- oder Dienstortes und des Wohnsitzes determiniert. Aber auch individuelle zeitliche und finanzielle Ressourcen spielen bei der Zugauswahl eine Rolle.

7.2.3 Zug als Infrastruktur

	Technik	Zeit	Sozialität	Raum
Bahnstruktur	Fahrkarte			
Mobilität und Verkehr	Eisenbahn als Verkehrsmittel			
Zug fahren	Zug als Infrastruktur			
Reisende im Zug	Persönliche Technik			

Tabelle 8: Technische Aneignung der Zuginfrastruktur

Der dritte Bezugspunkt der technischen Zuganeignung richtet die Perspektive auf den Zug als technisches Schienensystem und als Aufenthaltsort mit einer ausgeprägten Infrastruktur.

Der Zug als determinierendes Schienensystem

Die Diskussion um die Eisenbahn als technisches System wird stets auch vor dem Hintergrund der Sicherheit geführt. Wie sicher ist es, mit der Bahn zu fahren? Nach vereinzelt, jedoch spektakulären, Zugunglücken in der jüngeren Eisenbahngeschichte (z.B. das ICE-Unglück von Eschede 1997) zeigen sich auch einige der befragten Reisenden sensibel für diese Thematik.

Beim Thema Sicherheit zeigen die befragten Reisenden eine ambivalente Haltung. Einerseits bewerten sie die Züge als sicher im Vergleich zu anderen motorisierten Verkehrsmitteln. Der Zug gilt in diesem Fall als „erdverbundener“ (Herr Lukas, 14, 296). Andererseits fährt bei dem einen oder anderen Reisenden stets ein gewisses Misstrauen der Technik gegenüber mit. Es wird genauer hingehört, wenn sich ein fremdes Geräusch in das gewohnte Zugrauschen einschleicht.

Bei unerwartetem Zugstillstand auf der Strecke steigt die Nervosität, weil man den Grund des außerplanmäßigen Haltes nicht kennt. Der Befragte Herr Andresen (27) kalkuliert beim Bahnfahren nach Möglichkeit einen Sicherheitsabstand zwischen Zugspitze und seinem Sitzplatz ein. Er sitzt nie im ersten Wagen des Zuges. Obwohl ein latentes Angstgefühl vor einem möglichen Zugunglück gegeben ist, stellt dieser Umstand kein Grund dar, auf den Zug als Verkehrsmittel zu verzichten oder den Zug als unsicher vollkommen in Frage zu stellen, wie Frau Holm schildert:

„Ja, also, ich hab eigentlich ganz, ganz selten ein ungutes Gefühl auch vom technischen her. So nach diesem Eschede war mir so bissl, ja, panisch will ich net sagen, aber hat vielleicht mehr gehört auf Geräusche auch im Zug. Ah, und, und manchmal denk ich, die Bremsen klingen komisch oder quietschen arg. Und manchmal, so v.a. in den Regionalexpressen stinkt's auch, wenn die bremsen. Ich weiß net, an was das liegt, ob das Hydraulik ist oder was, so nach, nach Öl. Aber ich fühl mich eigentlich net unsicher im Zug, kann ich net sagen, nee.“ (Frau Holm, 14, 713)

Als weiteres Problem im Zusammenhang mit der Konstruktion neuerer Züge wird von den Befragten die technische Innovation der Neigetechnik bei Zügen auf kurvenreichen Schienenwegen angesprochen. Die Kritik bezieht sich auf ein potenzielles körperliches Unwohlsein aufgrund der pendelnden Neigebewegungen. So haben einige der befragten Reisenden Schwierigkeiten, sich in Neigetechnikzügen zu beschäftigen. Sie sind gezwungen, ihre Unterlagen oder technischen Geräte beiseite zu legen, um sich allein auf die Fahrt als solche konzentrieren zu können.

Die Ursache liegt darin, dass die betroffenen Reisenden nicht in der Lage sind, die Pendelbewegungen des Zuges körperlich zu verarbeiten. Folge ist ein Unwohlsein in Form von Kreislaufbeschwerden, Übelkeit usw.

Darüber hinaus erschwert die Neigetechnik ein reibungsloses Arbeiten, weil der Zug unruhiger fährt, so dass bspw. handschriftliche Ausführungen problematisch werden.

Während des Zugaufenthaltes: die Infrastruktur im Zug

Der eigentümliche Charakter des Zuges als Beförderungsmittel wird auch an der speziellen technischen Infrastruktur deutlich. Der Zug stellt sich als besonderer Alltagsraum auf Schienen dar. Dabei variiert die infrastrukturelle Ausstattung in vielerlei Hinsicht. Züge des Nahverkehrs unterscheiden sich hinsichtlich ihres Interieurs von Fernverkehrszügen. Ältere Züge sehen anders aus als neuere Züge. Reisen in der 1. Klasse gleicht nicht dem Aufenthalt in der 2. Klasse. Und trotzdem besitzen alle Züge bzw. Zugteile einheitliche Merkmale, welche sie von anderen öffentlichen Verkehrsmitteln unterscheiden.

Die Züge präsentieren sich als begehbare Räume (Zugwagen), welche in unterschiedlich große Abteile mit teils verschiedenen Funktionen¹⁰³ untergliedert sind. Die Zugabteile bestehen aus Sitzreihen, die entweder einander zugewandt oder hintereinander angeordnet sind. Teilweise sind Tische installiert. Die Abteile sind durchgängig mit Fenstern versehen. Über den Sitzreihen sind Gepäckablagen mit teilweise integrierten, manuell bedienbaren Lichtquellen installiert. Gerade im Fernverkehrsbereich sind in den letzten Jahren mit Einführung des ICE eine Reihe neuer technischer Servicefunktionen in den Zügen eingebaut worden.¹⁰⁴ Dazu gehören u.a. Klimaanlage, elektronische Displays zur Reservierungsanzeige und allgemeinen Reiseinformation, Audio- und Videoprogramm am Sitzplatz, Steckdosen sowie Sprechfunkanlage für Zugdurchsagen.

Im Bahnfahralltag der arbeitsbedingt Bahnreisenden ist die Wahl des ‚richtigen‘ Sitzplatzes sehr zentral. Dabei spielt es eine eher untergeordnete Rolle, welchen Sitzkomfort (verstellbare Rückenlehne, Fußstützen usw.) die Sitze haben. Der Komfortaspekt wird erst thematisiert, wenn die Reisenden deutliche Abweichungen zum gewohnten Sitzkomfort wahrnehmen. Zunächst unterscheiden die Befragten zwischen Reihensitz und Sitz mit Tisch sowie Fensterplatz und Gangplatz. Die Entscheidung für einen Reihensitzplatz oder einen Sitzplatz mit fest installiertem Tisch wird v.a. aufgrund körperlicher Befindlichkeiten (Beinfreiheit ist ein zentrales Kriterium) sowie hinsichtlich potenzieller sozialer Kontakte während der Fahrt getroffen. So spaltet sich das Sample auf in passionierte „Nicht-Tisch-Fahrer“, wie es der Interviewpartner Herr Andresen (27) nennt, und ‚Tisch-Fahrer‘. Einige der befragten Reisenden schließen jedoch nicht kategorisch aus, ihre Sitzplatzvorlieben situationsabhängig auszublenzen. Eine weitere Gruppe an Reisenden steht der Auswahl des Sitzplatzes mit oder ohne Tisch eher gleichgültig gegenüber.

¹⁰³ Vgl. zum Thema Funktionszuschreibungen von Räumen im Zug ausführlicher Kapitel 7.5.

¹⁰⁴ Mittlerweile ist die Entwicklung in den Zügen dahin gegangen, dass technische Servicefunktionen mit der Begründung der Unwirtschaftlichkeit wieder entfernt werden: Seit 2005 verkehren bspw. technisch erneuerte ICE-Züge ohne Audio- und Videotechnik (vgl. Redaktion BahnZeit 2005b).

Der Tisch im Zug hat eher verbindende Wirkung auf die Reisenden, wenngleich diese bestrebt sind, sich von den Anwesenden abzugrenzen. Zu viert am Tisch zu sitzen, erfordert diffizile Arrangements zwischen den Nachbarn. Ein Sitzplatz mit Tisch ist nur solange von Nutzen, wie der eigene Alltag durchgesetzt werden kann. Muss man sich begrenzen, wird der Tisch als Angebot unattraktiv.

Mobile Erwerbsarbeit im Zug ist nicht in jedem Fall ein Kriterium dafür, sich einen Platz mit Tisch zu suchen. Ein Großteil der befragten Reisenden bevorzugt für die Arbeit im Zug einen Reihensitzplatz, da sie hier eher die Möglichkeit sehen, ihre Unterlagen weitflächig zu verteilen und in Ruhe zu arbeiten. Entsprechend häufig kommt es vor, dass nicht nur der eigene Sitzplatz, sondern auch der Platz nebenan vereinnahmt wird. Darüber hinaus sind der Klappstisch und das Ablagenetz am Vordersitz oft in Gebrauch.

Die Wahl zwischen Fensterplatz und Gangplatz wird in Abhängigkeit von körperlichen Befindlichkeiten und mentaler Stimmung getroffen. Der Fensterplatz wird bevorzugt, um mehr Ruhe zu haben, die Landschaft betrachten zu können, bei den jeweiligen Tätigkeiten eine angenehme Abwechslung zu haben oder einfach besser schlafen zu können. Die Gangplätze werden gern genutzt, um auch die Beine einmal während der Fahrt ausstrecken zu können. Noch wichtiger ist die Möglichkeit, den Sitz verlassen zu können, ohne weitere Personen einbeziehen zu müssen. Die Reisende Frau Berger (7) meint, dass man auf diesem Platz bessere „Fluchtmöglichkeiten“ hat. Allerdings ärgert es einige Reisende, dass auf diesem Platz die Gefahr besteht, dass vorbei gehende Mitreisende sie mit Ellenbogen und/oder großen Gepäckstücken stoßen, anrempeln, stören.

Um eine angenehme Arbeitsatmosphäre zu haben, sitzen die arbeitenden Reisenden eher am Fenster, wenngleich sie nicht unbedingt die Möglichkeit nutzen, die Landschaft während der Fahrt zu betrachten. Der Fensterplatz bietet mehr Abschottung gegen das Getümmel des Bahnalltags im Mittelgang. Es ist möglich, seine Arbeitsmittel so zu positionieren, dass andere Mitreisende sich nicht bewusst oder unbewusst einmischen. Eher unwichtig ist das Kriterium, ob sich der Sitzplatz in oder entgegengesetzt der Fahrtrichtung befindet.

Als weiteres – nicht unwesentliches – Merkmal für die optimale Sitzplatzwahl wird die Luftzirkulation im Zugwagen thematisiert. Je nachdem, ob die Züge mit Klimaanlage oder manuell bedienbaren Fenstern ausgestattet sind, ist man als Reisender auf bestimmten Sitzplätzen in unterschiedlicher Weise der Luftströmung ausgesetzt. Das möchten die befragten Reisenden aus Angst, sich zu erkälten, vermeiden, wie es Herr Andresen beschreibt:

„Und nicht neben der Tür! Da zieht's nämlich. Des ist auch so'n Punkt. Genau. Nein, nicht gegenüber von der Tür, so ist es: bei Glastüre [...] nicht den Sitz gegenüber [wählen]. [...] ich sitz am Gang, des ist mittlerweile wesentlich, weil, also ich bin richtig viel nach [Großstadt] gefahren, und jedes Mal wenn ich in [Großstadt] war, war ich hinterher erkältet. Und ich hab zwei Jahr gebraucht, bis ich das kapiert hab. Des ist die Klimaanlage. Ich bin immer am Fenster gesessen, weil ich gedacht hab ‚toll‘. Und seitdem ich das nimmer mach, ist das vorbei.“ (Herr Andresen, 27, 213)

Die Sitzplatzwahl ist Folge individueller Rituale, persönlicher Vorlieben aber auch rationaler Alltagsgestaltung. Es spielt nicht nur eine Rolle, was für ein Sitzplatz es ist, sondern auch, an welcher Stelle im Zug er sich befindet. Es wird bereits vor Betreten des Zuges entschieden, in welchem Zugbereich ein Sitzplatz aufgesucht werden soll (sofern keine Reservierung vorliegt und damit die Sitzplatzposition vorgegeben ist). Gerade die Pendler des Samples suchen sich den Zugwagen heraus, der einen kurzen Weg zwischen Bahnsteig und Arbeitsplatz verspricht. Gleichzeitig spekulieren sie darauf, möglichst wenige Mitreisende im Wagen anzutreffen, um sich in Ruhe eigenen Tätigkeiten widmen zu können.

Zur Optimierung des Arbeitsalltages nutzen gerade die befragten Dienstreisenden gern Nachtzüge für längere Fahrten zu Geschäftsterminen oder Tagungen. Im Schlaf- oder Liegewagen sehen sie die Möglichkeit, zeitökonomisch und bequem zugleich zu reisen. Die Zeit im Zug kann in gleicher Weise wie zu Hause genutzt werden, nämlich mit Schlafen. Es muss in diesem Fall keine Transformation von Alltagstätigkeiten in Bahntätigkeiten vorgenommen werden.

Die im Zug befindlichen Toiletten betrachten die Reisenden als wichtigen infrastrukturellen Vorteil gegenüber dem motorisierten Individualverkehr. Die Reisende Frau Baumann (19) nutzt im Rahmen des Pendelalltags bspw. die Zugtoilette als alternative Gelegenheit, um ihre morgendliche Toilette abzuschließen, wenn zu Hause das Bad von anderen Familienmitgliedern belegt war und die Zeit knapp geworden ist.

V.a. auf Fernreisen legen die Reisenden großen Wert auf genügend Gepäckabstellmöglichkeiten. Sie wollen sowohl im Fern- als auch im Nahverkehr ihr Gepäck möglichst unkompliziert und schnell verstauen können. Dazu sollten Ablagen eher in Reichweite und leicht zugänglich sein. Während in den Fernverkehrszügen die strukturelle Anordnung der Sitzreihen sowie die Installation der Gepäckablageflächen Stauraum bereitstellen, bemängeln die Befragten, dass es im Nahverkehrszug nahezu unmöglich ist, Gepäckstücke zu verstauen. Es fehlt aus ihrer Perspektive sowohl an freien Abstellflächen als auch an einer sinnvollen Gestaltung der Gepäckfächer, wie die Reisende Frau Berger betont:

„wenn man dann in diese Nahverkehrszüge umsteigt, dann ist überhaupt kein Raum für Gepäck vorgesehen, die Gepäckteile oben sind so flach, dass da noch nich mal mein normaler Tagesrucksack reinpasst, weil der is da schon zu dick.“ (Frau Berger, 7, 245)

Im Fernverkehr ist das Bordrestaurant bzw. Bordbistro ein bei den befragten Reisenden geschätzter Bestandteil des Zuges. Auch wenn nicht jeder der Reisenden dieses Serviceangebot nutzt, herrscht die überwiegende Meinung, dass dies ein unentbehrlicher infrastruktureller Bestandteil des Zuges ist, der den Fernverkehrszug als komfortables Reisemittel erst vervollständigt. Entsprechend kritisch äußerten sich Reisende wie z.B. Herr Schmitt gegenüber alternativen Versorgungsangeboten („Automatenbistro“, „Mini-Bar“):

„also, ich find das, das hat so'n Stück Reisekultur, ne. Und, so'n ne Mini-Bar, die da durch den Zug juckelt, ne, das find ich, ist in gar keiner Weise ein Ersatz. Ich seh jetzt

irgendwie Eingeschweißtes, also wenn, dann will ich richtig essen. Und, und, also, ich muss gestehen, auch dieser, dieser Speisewagen, auch wenn er Baujahr 1960 ist oder so, der hat einfach Stil. Dagegen so, so ne Mini-Bar, das ist nur irgendwie, da kann ich auch zu McDonalds gehen und das tu ich auch nicht. Nee, das find ich einfach, das ist so ne Art, ne, die will ich nicht.“ (Herr Schmitt, 10, 319)

Vom überwiegenden Teil der Reisenden wird das Bordrestaurant zu unterschiedlichen Gelegenheiten genutzt. Meist ist es der Kaffee, das Frühstück oder der Snack zwischendurch. Für größere Mahlzeiten wird das Angebot von vielen der Befragten als zu teuer und teilweise qualitativ nicht hochwertig genug wahrgenommen.

Als ausgesprochen positiv bewerten die befragten arbeitsbedingt Bahnreisenden im Fernverkehr das Angebot der Audiotechnik am Sitzplatz, egal ob Radiosender oder Musikkanal. Diese Servicetechnik bietet ihnen die Möglichkeit einer angenehmen Hintergrundunterhaltung im Zug. Sie können sich bereits während der Zugfahrt über aktuelle Ereignisse informieren oder sich einfach mental zurückziehen und entspannen. Die dafür notwendigen Kopfhörer haben sie in der Regel bei sich. Das Angebot, während der Fahrt das Videoprogramm zu nutzen, wurde dagegen nur am Rande von einigen Reisenden thematisiert.

Die Nutzung von im Zug befindlichen Steckdosen wird nur von Reisenden angesprochen, die im Zug auch mit eigener Technik umgehen. In so einem Fall setzen sich die Akteure vorsorglich in die Nähe der Stromversorgung, um diese bei Bedarf zu nutzen.

Insgesamt erfolgt die technische Aneignung des Bahnalltags hinsichtlich der zuggebundenen Infrastruktur in der Regel nach mehreren Kriterien, die aus den Erfordernissen der individuellen Lebensführung, aber auch aus der eigenen Körperlichkeit und dem damit einhergehenden Körperempfinden heraus entstehen. Die technische Funktionalität des Sitzplatzes ist nur ein – wenn auch wichtiger – Bestandteil. Haben die Reisenden ihren optimalen Platz gefunden, wird dieser nach Möglichkeit bei allen Reisen aufgesucht.

Die technische Infrastruktur wird oft als gegebener und gewohnter Bestandteil der Gesamteinheit Zug wahrgenommen. Sie ist eine hilfreiche Unterstützung bei der Installation des individuellen Bahnalltags im Zug.

Trotz des vielfältigen technischen Serviceangebotes vermeiden es die befragten arbeitsbedingt Bahnreisenden, nur auf die technische Serviceinfrastruktur im Zug angewiesen zu sein. So werden von den meisten Befragten Essen und Getränke mitgebracht, wenngleich sie nicht ausschließen, sich nicht doch aus dem Angebot des Zugrestaurants bedienen. Die Reisenden nehmen auch eigene Musikabspielgeräte mit, um Musik/Radio nach eigenen Vorlieben zu hören. Die Abhängigkeit von Stromquellen im Zug versuchen sie mittlerweile durch den Einsatz hochleistungsfähiger Akkus in ihren Laptops zu kompensieren.

Dieses Verhalten bedeutet letztlich jedoch auch, dass persönliche technische Gegenstände der Reisenden im Zug einen immer größeren Platz einnehmen.

Waren sie vor einigen Jahren eher eine Ausnahme, gibt es heute kaum ein Zugabteil ohne bahnfremde Technik.

7.2.4 Persönliche Technik im Zug

	Technik	Zeit	Sozialität	Raum
Bahnstruktur	Fahrkarte			
Mobilität und Verkehr	Eisenbahn als Verkehrsmittel			
Zug fahren	Zug als Infrastruktur			
Reisende im Zug	Persönliche Technik			

Tabelle 9: Technische Aneignung der persönlichen Technik im Zug

Persönliche bzw. alltagsübergreifende Technik ist mittlerweile ein gängiger Bestandteil des Bahnalltags im Zug und erfordert die Aneignung durch alle anwesenden Reisenden. Alltagsübergreifende Technik meint an dieser Stelle technische Geräte, welche ursprünglich nicht mit dem Bahnfahren in Zusammenhang gebracht wurden. In den letzten Jahren hat sich jedoch der Trend entwickelt, dass portable technische Geräte auch im Zug erfolgreich Einsatz finden können. Die Reisenden nehmen sie aus ihrem individuellen Alltag heraus mit in den Zug und setzen sie dort auch ein. Diese technischen Hilfsmittel dienen dabei sowohl der Erledigung arbeitsbezogener Aufgaben als auch der privaten Unterhaltung. Angefangen hat es mit mobilen Musikabspielgeräten (Walkman, Discman, Mp3-Player usw.). Mittlerweile gehören Laptop, Gameboy, Mobiltelefon, Handhelds usw. zu gängigen Geräten bei der Bahnfahrt.

Die Benutzung individueller Technik im Zug hat sich in der letzten Zeit immens verstärkt. Unterstützt wurde diese Entwicklung durch infrastrukturelle und räumliche Veränderungen der Züge. Steckdosen, Unterstützung des Mobilfunkempfangs sowie HotSpot-Zonen für den Internetzugang sind zentrale Wegbereiter. Die Reaktionen der Reisenden darauf sind ambivalent. Im Folgenden werden die drei wichtigsten technischen Geräte und die Perspektiven der Befragten hinsichtlich ihrer Wahrnehmung und Benutzung genauer betrachtet.

Das Mobiltelefon im Bahnalltag

Wolf (1986) fand bereits vor Einführung der Hochgeschwindigkeitszüge in einer Unternehmenszeitung des Thyssen-Konzerns, dem damals maßgeblichen Mitbauer dieser Züge, folgende Aussage:

„Ein arbeitender Geschäftsmann ohne Telefon ist eigentlich nur ein halber Geschäftsmann. Wenn er in den Intercityzug der neunziger Jahre einsteigt, wird er seinen perfekten Arbeitsplatz vorfinden – mit seinem eigenen Telefon: work and ride – Arbeiten und Bahnfahren.“ (Wolf 1986, 349)

Mittlerweile ist diese Vision Realität geworden, allerdings mit unterschiedlicher Bewertung durch die Reisenden.

Die nahezu flächendeckende Installation von Funksendemasten an der Schienenstrecke begünstigt das Funktionieren der Mobiltelefone während der Bahnfahrt. Zu fast jeder Zeit können die Reisenden mit der Außenwelt telefonischen Kontakt halten. Darüber hinaus wurden vom Unternehmen Bahn ausgewählte Zugwagen der ICE-Flotte technisch so verändert, dass der Empfang von Mobilfunksignalen sogar noch verstärkt ist und so genannte Funklöcher minimiert werden. Wer im Zug mobil telefoniert, errichtet sozusagen eine imaginäre private Telefonzelle in der Öffentlichkeit, die nach dem Gespräch genauso schnell verschwunden ist wie sie hergestellt wurde (Koenen 2003).

Die Benutzung von Mobiltelefonen im Zug wird im Rahmen des Samples zum überwiegenden Teil mit Argwohn betrachtet, wenngleich viele befragte Reisende selbst im Zug telefonieren. Die selbst aufgestellten Regeln zur geduldeten Benutzung von Mobiltelefonen sind sehr restriktiv. Werden sie überschritten, machen Mitreisende unter Umständen auch direkt darauf aufmerksam, dass eine Störung vorliegt. Die wichtigsten Störfaktoren sind v.a. Unterhaltungen. Die Reisenden werden gezwungen, das Gespräch mitzuverfolgen, hören jedoch immer nur einen Part der Konversation. Sie vernehmen nur Gesprächsfetzen in zusammenhangslosem Kontext. Aber auch dauerndes Handyklingeln oder ständiges Telefonieren irritieren einige Reisende und führen nicht selten zu Missmut. Als besonders lästig empfinden die Reisenden die Benutzung des Handys als Zeitvertreib, wenn mit Gesprächspartnern außerhalb des Zuges über, in ihren Augen, Belanglosigkeiten telefoniert wird. Anspruch der meisten befragten Reisenden ist es, dass Handytelefonate nur aus triftigem Grund, kurz und knapp sowie in gemäßigter Lautstärke geführt werden. Sie fordern Diskretion ein. Vollständige Geschäftsabwicklungen, eheliche Krisengespräche sowie Telefongespräche zum Thema „es kann sein, dass wir bald wieder unterbrochen werden, hier ist so schlechtes Netz“ sind unbeliebt. Nach Aussage der Befragten bemerken einige Mitreisende oftmals nicht, in welcher Lautstärke sie aufgrund der geräuschvollen Umgebung des Zuges telefonieren und zeigen sich erschüttert, wenn sie darauf angesprochen werden.

Für das Telefonieren werden eigene Maßstäbe angesetzt: Telefonieren im Zug ist etwas anderes als eine Unterhaltung im Zug. Die Gründe hierfür lassen sich zum einen, wie bereits angesprochen, durch das Fehlen des zweiten Gesprächspartners vor Ort herleiten. Zum anderen ist es jedoch auch der Kontakt zwischen Bahnwelt und Alltagswelt außerhalb des Zuges, der als problematisch erscheint. Es entwickelt sich im Vergleich zur face-to-face-Interaktion eine veränderte thematische Gesprächskultur. Während im Rahmen von Mitreisendengesprächen

eher allgemeine, unverfängliche Gesprächsthemen Gegenstand der Unterhaltung sind, beinhalten Telefonate häufig konkrete Anliegen. Die Reisenden berichten, dass sie bspw. Zeugen von Personalumstrukturierungsmaßnahmen wurden, an der Vermietung von Fahrzeugen beteiligt waren oder sich in Finanzspekulationen involviert fühlten. Hier sehen sie jedoch eine ethische Grenze zwischen Privatheit und Öffentlichkeit. Vertrauliche (Unternehmens-)Angelegenheiten sollten nicht vor einer Teilzeit-Öffentlichkeit wie im Zug behandelt werden.

„also, da hab ich auch schon mal erlebt, dass, dass Leute angesprochen worden sind, hat einer über ne Entlassung von einem, von jemanden geredet im Zug, [...] und zwar so, dass es der ganze Zugabteil verstanden hat. Hat irgendwie die Anweisung seinen Mitarbeitern gegeben, also, diejenigen, die entlassen solln, und auch noch die Gründe, warum und weshalb. Und da ist dann einer aufgestanden und hat gesagt „das könn Sie bitt schön woanders telefonieren oder hörn Sie jetzt damit auf“. Also, das, das war mir dann auch etwas erm, zu deplatziert...“ (Herr Frei, 10, 360).

Wenngleich die Benutzung von Mobiltelefonen im Zug oft argwöhnisch betrachtet wird, haben die meisten der befragten Reisenden während ihrer Bahnreise ein Mobiltelefon bei sich und nutzen es. Die Benutzung des Mobiltelefons erfolgt jedoch im Bewusstsein der anwesenden Zugöffentlichkeit. Für die Interviewpartner war es nicht unbedingt selbstverständlich, im Zug vorbehaltlos zu telefonieren. Auch sie wollen nicht unangenehm auffallen, nicht von anderen Mitreisenden angesprochen werden. Es ist auch ihnen peinlich, wenn Mitreisende ihre Gespräche mitverfolgen können, denn durch das Telefonieren gewähren sie einen Einblick in ihren privaten Alltag. Sie sind allerdings auch davon überzeugt, dass ihre persönliche Art des Telefonierens im Zug der (ungeschriebenen) Norm entspricht.

Einige schalten wie Herr König (20) das Handy hin und wieder ein, um zu sehen, ob sie kontaktiert wurden und rufen dann zurück. Andere Reisende benutzen das Mobiltelefon nur in Verbindung mit Vorkommnissen im Reiseverlauf (Verspätungen oder ähnliches), um Personen außerhalb des Zuges kurz zu informieren. Ein geringer Teil des Samples betrachtet das Telefonieren im Zug als festen Bestandteil des Bahnalltags.

Besonders auf dienstlichen Bahnfahrten ist die Motivation bzw. der Druck zum mobilen Telefonieren höher. Aber auch da werden erst die Rahmenbedingungen im Zug geprüft, ob sie ein ungestörtes Gespräch zulassen. Frau Berger (7) sucht hierfür ein Kleinraumabteil auf. Herr Andresen (27) wiederum wählt seine Telefonate themenbezogen aus, indem er, aus seiner Perspektive, heikle Themen vermeidet. Herr Schulte (26) nutzt das Mobiltelefon, um auf seinen Geschäftsreisen Emails abzurufen, zu lesen und zu versenden. Andere Reisende haben das Telefon während der Fahrt prinzipiell ausgeschaltet, um jegliche Telefonbenutzung im Zug zu vermeiden.

Das Mobiltelefon als mobile Technik ist somit oftmals immer noch ein Fremdkörper im Bahnalltag. Obwohl zahlreiche Reisende im Zug telefonieren, wird es trotzdem eher als Störpotenzial wahrgenommen.

Handhabung von Notebooks im Bahnalltag

Das Bahnalltagsbild wird zunehmend auch von mobilen PC's – Notebooks – geprägt. Die Mitnahme von Notebooks in den Zug lässt jedoch nicht immer den Schluss zu, dass diese auch zum Zweck der Erwerbsarbeit genutzt werden. Nicht jeder arbeitsbedingt Bahnreisende sieht im Bahnabteil einen verlagerten Arbeitsplatz. Die Auswertung des Samples hat gezeigt, dass Notebooks eher eine Art Universal-Betätigungsgerät für längere Bahnreisen darstellen. Neben der Erledigung von unterschiedlich umfangreichen Arbeitsaufgaben nutzen die Reisenden die Möglichkeit, ihre favorisierte Musik über Kopfhörer zu hören, Filme anzuschauen oder sich mit PC-Spielen die Zeit zu verkürzen. Die befragten Reisenden, welche intensiv mit dem Gerät arbeiten, sehen darin ein wichtiges Arbeitselement, um den Arbeitsalltag ihren Ansprüchen entsprechend gut bewältigen zu können. Teilweise wurde das Notebook extra für die Bahnfahrt angeschafft. Eher sporadische Notebook-Nutzer nutzen das Gerät als Arbeitsmittel, um unter Umständen kleinere Arbeitsaufgaben während der Bahnfahrt zu erledigen. Das Notebook vermittelt jedoch allen Nutzern ein Stück Privatheit: es hilft, sich im Bahnabteil zurückzuziehen und sich individuellen Dingen zu widmen.

Die Benutzung von Laptops im Zug ist für die Mitreisenden insgesamt weniger störend, solange keine lauten Geräusche aus dem Gerät schallen. Irritationen entstehen jedoch, wenn sie als Sitznachbarn Einblick in die Tätigkeiten des Benutzers am Laptop haben. Es ist fast unmöglich, sich dem farbigen Flimmern des Bildschirms zu entziehen, wenn auf der Bildfläche ein spannender Film oder Computerspiel läuft. Obwohl man nicht neugierig erscheinen möchte, schaut man doch unbewusst immer wieder hin. Derartige Situationen erleben die Befragten aus beiderlei Perspektiven als unangenehm. Sie möchten vermeiden, dass andere Reisende ihre Tätigkeiten am Laptop mitverfolgen. Sie finden es aber auch schwierig, bei anderen Reisenden nicht auf das Display zu schauen und in der Aufmerksamkeit vereinnahmt zu werden, wie bspw. Herr Staiger:

„Und, ansonsten wenn man nicht am Tisch sitzt, sondern eben neben jemandem so in der Reihe und der hat den Schlepptop auf den Knien, man guckt einfach hin. Das find ich auch sehr doof. Also, diese Bildschirme haben einfach dieses, dass man hinguckt. Ja. Das find ich unangenehm, wenn ich selber da dran sitzen würde, und ich find es aber auch unangenehm, da jemandem über die Schulter direkt zu gucken, was macht der denn da oder was hat der denn da? Das war auch mal ein Gesprächsanlass, aber, ja, das ist der unangenehme Teil dran...“ (Herr Staiger, 25, 405)

Infolgedessen sitzen viele Laptop-Nutzer lieber allein, um ungestört ihren Tätigkeiten nachgehen zu können.

Individuelle Audiotechnik als Streitpunkt im Bahnalltag

Obwohl bereits seit Jahren individuelle Geräte zum Abspielen von Musik oder Hörspielen fester Bestandteil des Bahnalltags sind, bleiben sie bei den Mitreisenden umstritten. Die Rede ist hier von so genannten Walk- bzw. Discman, Mp3-Playern usw. Über CD, Handy oder Datenspeicher hören Reisende mit

Kopfhörern ihre Musik. Die befragten Reisenden nehmen private Audiotechnik v.a. dann mit in den Zug, wenn sie kein Notebook dabei haben oder wenn die Züge nicht mit dieser Servicetechnik ausgestattet sind. Das Hören der favorisierten Musik dient der Entspannung und Unterhaltung, aber auch der mentalen Abgrenzung vom Umfeld im Zug. Es ist ein wichtiges Utensil, um sich im Bahnalltag individuell einrichten zu können.

Es zeigte sich jedoch auch überwiegend Unmut gegenüber den Benutzern dieser Audiomedien. Es wird v.a. problematisiert, dass Mitreisende nicht willens oder fähig sind, den Geräuschpegel der Geräte so zu regulieren, dass nur sie die Musik hören können und nicht noch weitere Reisende in der unmittelbaren Umgebung. Das Problem besteht darin, dass, ähnlich wie beim mobilen Telefonieren, nur bestimmte Töne nach außen dringen und eine eher dumpfe Geräuschkulisse ergeben:

„aber was mich furchtbar stört ist, so Geräusche, so aus'm Walkman. Wenn der ein Ghettoblaster dabei hätte und würde da irgendwas irgend ne Musik, ob das Heino ist, mit Vollgas laufen lassen, da kann ich ganz in Ruhe lesen. [...] Aber ich muss die ganze Musik hörn. Aber wenn's dann immer nur so tam, tam, ta tam, tatam geht, oder irgend so Geräusch hörn, macht dich jeck. Kann ich nicht ab!“ (Herr Schulte, 26, 346)

Die Befragten versuchen, dieser Konfliktsituation vorzubauen, indem sie bspw. nach Möglichkeit bereits bei der Sitzplatzwahl diese Personen meiden.

Resümierend lässt sich an dieser Stelle bereits festhalten, dass der Einsatz alltagsübergreifender Technikgegenstände oft auf Distanz stößt. Die Anwendung und Wahrnehmung privater technischer Medien im Zug beeinflusst sogar die Sitzplatzauswahl der Reisenden. Gerade die befragten Interviewpartner sind eher geneigt, von der Alltagstechnik der Anderen räumlich Abstand zu halten.

Es baut sich entsprechend eine Ambivalenz im Gebrauch persönlicher technischer Gegenstände auf. Einerseits ist es den Reisenden mit ihrer Alltagstechnik möglich, sich aus dem Bahnalltag zurückzuziehen, indem sie und ihre private Technik als Abschottungshilfe nutzen. Gleichzeitig katapultieren sich die Akteure wiederum direkt in den Fokus des Bahnalltags, indem sie mit ihrer Technik durch visuelle und hörbare Reize Aufmerksamkeit erregen. Sie sind gefordert, eine 'passende' Dosierung der Technikverwendung zu finden, um sich im Bahnalltag des Zuges ungestört bewegen zu können.

7.2.5 Bahn-Technik als Rahmenbedingung: Zusammenfassung

Technische Aneignung des Bahnalltags erfolgt als Wahrnehmung und Nutzung technischer Rahmenbedingungen in Abgleich mit persönlichen Ressourcen und Anforderungen.

Zur Darstellung unterschiedlicher Aneignungsformen wurden vier Themenschwerpunkte betrachtet: Hinsichtlich bahnstruktureller Rahmenbedingungen wurde der Erwerb der Fahrkarte thematisiert. Der Zug als Verkehrsmittel wurde

auf der Ebene von Mobilität und Verkehr zum Gegenstand gemacht. Die technische Infrastruktur war beim Thema Zug fahren von Bedeutung und die Handhabung persönlicher Technik im Zug ist hinsichtlich des Reisendenverhaltens während der Fahrt genauer untersucht worden. Für die Dimension der Technik im arbeitsbedingten Bahnalltag sind folgende Erkenntnisse herauszustellen:

Fahrkarte: Technische Aneignung meint zunächst den kompetenten Umgang mit den rechtlichen Rahmenbedingungen der Beförderungsrichtlinien, um sozusagen „richtig“ Bahnfahren zu dürfen. Damit in Verbindung steht zunehmend der Umgang mit Technik, da die Fahrkarte nicht mehr nur am Bahnschalter erworben, sondern auch selbständig an Automaten, im Internet oder per Handy erstellt werden kann, wofür die Reisenden dann sowohl inhaltliche als auch technische Kompetenzen benötigen.

Eisenbahn als Verkehrsmittel: Die Benutzung der Bahn, ist für die befragten Reisenden oftmals mit Rechtfertigungen verbunden. Im Rahmen des Samples haben sich ganz unterschiedliche Motivationen für diese Entscheidung herausgebildet. Es sind traditionale, emotionale, ökologische, ökonomische und inhaltlich-pragmatische Gründe, die sich oftmals erst im Verlauf der Bahnreisebiographie entwickeln und festigen. Im Bahnalltag selbst wählen die Reisenden den passenden Zug nach den Kriterien Beförderungsorganisation (Geschwindigkeit, Haltepunkte, Fahrzeiten), Zugausstattung und Preisniveau aus.

Zug als Infrastruktur: Der Zug wird nicht nur nach rein technischen Parametern, sondern auch hinsichtlich der Sicherheit des Verkehrssystems bewertet. Obwohl die Reisenden prinzipiell auf die Funktionsfähigkeit des Zuges vertrauen, werden sie immer wieder nervös, sobald Störungen auftreten. Ebenso ambivalent werden technische Neuerungen, wie z.B. die Neigetechnik, wahrgenommen. Die Nutzung der Infrastruktur selbst erfolgt nach einem durchdachten System der Reisenden. So beruht die optimale Sitzplatzwahl, welche zentral für die „Installation“ im Zug ist, auf Erfahrungswissen und Kompetenzen in der Bahnalltagsgestaltung. Eine bestimmte technische Infrastruktur zur Unterstützung der individuellen Reisegestaltung wird mittlerweile von den Reisenden vorausgesetzt. Teilweise sind aber auch Bestrebungen der Bahnreisenden zu erkennen, sich besonders von Servicetechnik im Zug weitestgehend unabhängig zu machen und eigene Geräte mitzubringen, die flexibel eingesetzt werden können.

Persönliche Technik: Entsprechend gehören mittlerweile portable Geräte der Reisenden zum Bahnalltag dazu, auch wenn sie häufig kritisch betrachtet werden und der Einsatz mitunter strengen Regularien durch die anderen Mitreisenden unterliegen kann. Im Gegensatz zur originären Bahntechnik sind diese Artefakte zunächst schwieriger im Bahnalltag zu handhaben, da sie eher situativ und in unterschiedlicher Intensität auftreten. Es bestehen keine klaren Regelungen, wie mit persönlichen technischen Gegenständen umzugehen ist. Persönliche Technik im Zug wird von den Befragten nicht abgelehnt, sie fordern lediglich einen gewissenhaften Umgang damit, um Störungen zu vermeiden. Mobil-

telefon, Laptop, MP3-Player sind für die Reisenden zwar wichtige Begleiter, müssen jedoch angemessen in den Bahnalltag des Zuges integriert und auch ausgehalten werden.

Insgesamt zeigt sich, dass der Status als regelmäßiger Fahrgast für arbeitsbedingt Bahnreisende insofern von Vorteil ist, dass sie dadurch über ein breites Spektrum an Bahnreisekompetenzen verfügen und deshalb mit den technischen Rahmenbedingungen des Bahnfahrens optimal umgehen können. Gerade die Bahntechnik umfasst zahlreiche Aspekte, die es sich als Bahnreisender anzueignen gilt. Technische Aneignung lässt sich aus diesem Grund als zentrale Grundlage des Bahnfahrens definieren: Ohne Aneignung der technischen Umwelt(en) ist es ungleich schwieriger, sich auch die anderen Rahmenbedingungen des Bahnfahrens anzueignen, um letztlich nutzbringend zu reisen.

7.3 Zeitliche Aneignung des Bahnalltags

„Die Eröffnung der neuen Eisenbahnen [...] verursacht hier eine Erschütterung [...]. Während aber die große Menge verdutzt und betäubt die äußere Erscheinung der großen Bewegungsmächte anstarrt, erfaßt den Denker ein unheimliches Grauen, wie wir es immer empfinden, wenn das Ungeheuerste, Unerhörteste geschieht, dessen Folgen unabsehbar und unberechenbar sind. [...] Sogar die Elementarbegriffe von Zeit und Raum sind schwankend geworden. Durch die Eisenbahnen wird der Raum getötet, und es bleibt uns nur noch die Zeit übrig“ (Heine 1968, 509).

Wie dieses Zitat von Heinrich Heine zeigt, ist Zeit seit jeher eine feste Größe im Bahnfahralltag. Während räumliche Dimensionen vermeintlich schrumpfen oder gar verschwinden, bleibt Zeit als real wahrnehmbare Orientierungsgröße erhalten. Bahnfahren ist nicht nur Raumüberwindung, sondern v.a. auch Umgang mit Zeit.

Ausgangsbedingungen zeitlicher Aneignung im Bahnalltag

Als Bahnreisende verbringen die Akteure unterschiedlich lange Zeiten im Bahnhof, am Bahnsteig und direkt im Zug. Aus sozialwissenschaftlicher Perspektive ist Zeit in erster Linie weder eine physikalische oder astronomische Variable noch „ein dem Menschen angeborenes Instrument zur Orientierung in seiner Umwelt, sondern eine gesellschaftliche Konvention, die aus pragmatischen Erfordernissen der Bewältigung der menschlichen Existenz resultiert“ (Rinderspacher 1985, 20 mit Verweis auf Sorokin/Merton 1937).

Zeit stellt ein Grundelement sozialer Ordnung und sozialer Aktivitäten dar (Giddens 1981, 1987). Sie ist, so Durkheim (1981), als äußerlicher Zwang eine feste Regel für die Individuen, die „den Gedanken eineng[t]“. Diese ‚Engführung‘ ist notwendig, um das soziale Leben der Individuen untereinander zu strukturieren und die Orientierung zu erleichtern. Schütz (1960) umschreibt dies mit den Worten, dass die Zeitstruktur der Lebenswelt als „Weltzeit“ die Zeit der Individuen äußerlich koordiniere. Dieser „soziale Fremdzwang der Zeit“ (Elias

1988, XXXII) manifestiert sich in technischen Hilfsmitteln wie Uhren¹⁰⁵, Kalendern und auch Fahrplänen und fördert entsprechend die Bildung individueller Selbstzwänge. Diese entstehen unschwellig im Alltag und sind ständig präsent. Gleichzeitig bieten die zeitlichen Koordinationsmedien Orientierungspunkte, um sich als Akteur selbst zeitlich verorten und den Zeitfluss ausschnittsweise überblicken zu können (Elias 1988).

Die Eisenbahnen erhielten von Anfang an aufgrund der Standardisierung der Zeit mittels rigider Fahrpläne und deren Überwachung durch das Personal eine hohe Symbolkraft für zeitliche Strukturen¹⁰⁶ (Degele 2002). Gleichzeitig wurde durch die Entwicklung des Verkehrsmittels Eisenbahn Zeit als ein „zu bewirtschaftendes Ding“ (Rinderspacher 1985, 12) wahrgenommen, das eingeteilt und auf einer Zeitachse dargestellt werden kann. Die für die Koordination der Züge zentral erstellten Fahrpläne gelten für die Bahnreisenden als Koordinaten ihrer eigenen Alltagsgestaltung in Form von strukturell determinierter Bahnreisezeit. Innerhalb dieses Fahrplans haben die Akteure die Freiheit, sich ‚ihre‘ Zeiten heraus zu suchen und in ihre Alltagszeiten zu integrieren. Auf diese Weise bestimmen sie als Bahnfahrerkollektiv durch ihr Handeln wiederum die zukünftigen Fahrpläne der Züge, indem sich z.B. Reiseschwerpunkte oder weniger frequentierte Reisezeiten heraus kristallisieren.

Wo findet zeitliche Aneignung statt?

Beim Bahnfahren wird eine gewisse Zeitspanne des Tages und damit des Alltags in Anspruch genommen, um die Distanz von A nach B zu überwinden. Die Grundlage dafür bildet ein minutengenau aufgeschlüsselter Fahrplan des Bahnunternehmens. Die technische Entwicklung des Verkehrsmittels ermöglicht es, die Geschwindigkeiten der unterschiedlichen Züge exakt zu kalkulieren und entsprechende Zeitpläne aufzustellen. Damit besteht für die Reisenden die Möglichkeit, ihren Tagesablauf mit diesen Taktzeiten zu koordinieren. Die arbeitsbedingt Bahnreisenden geben so ihrem Alltag eine erwartbare Struktur.

Zeitliche Aneignung des Bahnfahrens bedeutet nun im vorliegenden Kontext die Wahrnehmung und Nutzung der zeitlichen Rahmenbedingungen im Abgleich mit persönlichen Ressourcen zur Produktion und Reproduktion individueller Reiseverständnisse und Bahnpraktiken. Es ist hier von Interesse, in welcher

¹⁰⁵ Elias (1988, XLV) beschreibt die Strukturierungskraft der Bahnhofsuhr so: „Die Botschaft der Bahnhofsuhr mag einen Menschen dazu veranlassen, sich in eine äußerst rasche Bewegung zu versetzen oder sich, je nachdem, in einem nahe gelegenen Restaurant auf eine längere Wartezeit einzurichten“.

¹⁰⁶ Die Einführung zeitlicher Strukturen im Eisenbahnverkehr führte bspw. in den USA zu Beginn des Eisenbahnverkehrs dazu, sich über einheitliche Zeitsysteme Gedanken zu machen. Vorher hatte jede Region eigene Eisenbahnzeiten, die untereinander nicht kompatibel waren. Später wurde eine „universal time“ eingeführt (Kramer 2005).

Weise Bahnreise-Zeit über die Wahrnehmung als Zeit der Beförderung hinaus Verwendung findet. Dies wird an vier empirisch erarbeiteten Themenschwerpunkten dargestellt.

	Technik	Zeit	Sozialität	Raum
Bahnstruktur	Fahrkarte	Zeit- strukturierung		
Mobilität und Verkehr	Eisenbahn als Verkehrsmittel	Zeit- überwindung		
Zug fahren	Zug als Infrastruktur	Zug als Zeitraum		
Reisende im Zug	Persönliche Technik	Zeitgestaltung		

Tabelle 10: Empirisch erarbeitete Bereiche zeitlicher Aneignung

Zeitstrukturierung: Die erste Ebene behandelt Arrangements zwischen den Zeitstrukturen der Bahn, des Arbeits- und des privaten Alltags. Gerade die Kombination zwischen Arbeitsalltag und Bahnalltag erfordert durchdachte Abstimmungsmechanismen, um eine Balance in der Lebensführung aufrechterhalten zu können. Im Zentrum des Interesses steht die Art und Weise, wie diese unterschiedlichen Alltagsbereiche vor dem Hintergrund des Bahnfahrplans zeitlich miteinander koordiniert werden. Arbeitszeit, Freizeit und freie Zeit sind eng mit dem Bahnzeitsystem verknüpft und verlangen den Betroffenen teilweise komplizierte (zeitliche) Arrangements ab.

Zeitüberwindung: Hier richtet sich der Blick auf ‚Zeit im geographischen Raum‘. Beförderung bedeutet Bewegung im Raum (zwischen Orten) über eine Spanne von Zeit. Während der Raum an den Reisenden vorbeizieht, bleibt auf zeitlicher Ebene die Wahrnehmung, dass gleichzeitig Zeit vorangeht. Dieses zeitliche Überwinden muss von Geist und Körper geleistet werden. Da Zeit durch die Bahnfahrt konkretisiert und in einen räumlichen Rahmen eingepasst wird, entwickeln sich bei den Reisenden unterschiedliche Gefühle und Sinnesindrücke. Bahnfahren ist stets auch Erleben oder sogar Fühlen von Zeit.

Zug als Zeitraum: Die Bahnfahrt umfasst ein zeitlich definiertes Fenster, das den Aufenthalt im Zug begrenzt. Die zeit-räumliche Begrenzung ist eine wesentliche Charakteristik des Bahnreisens. Bereits vor Antritt der Reise weiß man grundsätzlich genau, wie viel Zeit man im Zug verbringen wird. Bahnreisezeit ist eine spezielle Zeit im Zwischenraum.

Zeitgestaltung: Die vierte Ebene behandelt konkrete Muster des Zeithandelns innerhalb des Bahnalltags im Zug. Wie verbringen arbeitsbedingt Reisende ihre

Zeiten während der Bahnfahrten? Rituale und Routinen sind ein zentraler Aspekt, da sie die Organisation des Bahnalltags insgesamt aufgrund ihrer Struktur erleichtern. Wichtig ist aber auch, dass die Reisenden in der Lage sind, bestimmte Tätigkeiten einem Zeitfenster zuzuordnen. Es zeigt sich bei den arbeitsbedingt Reisenden mitunter ein ausgeklügeltes System, wie die Zeit in der Bahn individuell genutzt werden kann.

7.3.1 Zeitstrukturierung

	Technik	Zeit	Sozialität	Raum
Bahnstruktur	Fahrkarte	Zeit- strukturierung		
Mobilität und Verkehr	Eisenbahn als Verkehrsmittel	Zeit- überwindung		
Zug fahren	Zug als Infrastruktur	Zug als Zeitraum		
Reisende im Zug	Persönliche Technik	Zeitgestaltung		

Tabelle 11: Zeitliche Aneignung über Vorstrukturierung von Zeit

Nach Schäuble (1985, 88) besitzen Menschen „eine genetisch bedingte, biologische Eigenzeit“ und sind in der Lage, „Zeit (akustisch, visuell, taktil) zu erleben“ sowie „kognitiv und/oder motiviert Zeit [zu] strukturieren“, indem eine Art Zeitmanagement in Form von „personale[n] Zeitbestimmungen“ betrieben wird. Auch für Reisende ist es eine zentrale Kompetenz, ein Gefühl dafür zu entwickeln, wie sich ihr von Mobilität geprägter Alltag in zeitlicher Perspektive am besten organisieren lässt. Sie lernen, einzelne Aufgaben und Alltagsbereiche nach zeitlichen Optionen zu ordnen.

Mobilitätsfahrpläne: Zeit vor und nach der Zugfahrt organisieren

Die befragten Reisenden gleichen zum überwiegenden Teil ihre Fahrtzeiten in der Bahn mit den Prämissen des Arbeits- und Privatalltags im Rahmen ihrer Reiseorganisation im Vorfeld ab. So nehmen sie tägliche, wöchentliche oder längerfristige Zeitplanungen vor, um die unterschiedlichen Alltagssphären miteinander zu koordinieren. Anhand des Bahnfahrplanes werden individuelle Reisefahrpläne mit unterschiedlichem Verbindlichkeitscharakter erstellt. Bei feststehenden Dienstreisen sind in der Regel zumindest die Abfahrtszeiten genau festgelegt und Sitzplatzreservierungen wurden vorgenommen. Es ist nicht unüblich, dass zwar die Planung für die Geschäftsreisen abgeschlossen ist, jedoch die Entscheidung, ob und wann genau gefahren wird, erst kurzfristig fällt. Tägliche und wöchentliche Pendelfahrten werden aus der Routine heraus absolviert.

Die befragten Reisenden wissen über ihre notwendigen Reiseverbindungen Bescheid und sind in der Lage einzuschätzen, welche Anforderungen einzelne Zugverbindungen stellen. Auch wenn der Bahnreisealltag in zeitlicher Perspektive von eingespielten Routinen geprägt ist, wird er trotzdem situativ geplant und zeitlich optimiert.

Um nicht noch am Reisetag mit dem Problem des Fahrkartenkaufs konfrontiert zu sein, sind viele Reisende bestrebt, möglichst rechtzeitig die Fahrkarte und, wenn notwendig, die Sitzplatzreservierung zu besorgen. Die meisten arbeitsbedingt Bahnreisenden nehmen die Vorbereitung der Reise selbst in die Hand.

Zur zeitlichen Organisation des Bahnfahralltags gehört auch, dass die befragten Reisenden bestrebt sind, die Übergangszeiten von der Arbeit und vom Wohnort in den Zug bzw. beim Umsteigen so gering wie möglich zu halten. Sie möchten Leerlaufzeiten vermeiden, die sie nicht nutzen können. Sie sind insgesamt darauf bedacht, die Mobilitätszeiten so knapp wie möglich zu kalkulieren. Um Wartezeiten am Bahnsteig zu verhindern, kontrolliert bspw. Frau Berger (7) am Arbeitsplatz per Internet, ob ihr anvisierter Zug auch wirklich pünktlich ist. Werden Verspätungen angezeigt, arbeitet sie lieber etwas länger im Büro. Herr Schmitt (10) dagegen nutzt längere Wartezeiten für private Erledigungen wie Einkäufe.

Diese Strategie erachten die Befragten als sehr wichtig hinsichtlich der eigentlichen Bahnfahrt. Lässt sich die Zeit vor der Bahnzeit gut kalkulieren, nehmen die Reisenden auch die Zeit während der Bahnfahrt an sich als entspannter und angenehmer wahr. Als entsprechend ärgerlich empfinden sie es, wenn sie sich nicht auf die Fahrplanangaben verlassen können und in ihren Augen unnötige Sicherheitszeiten einbauen müssen, wie der Reisende Herr Andresen berichtet:

“Ich brauch schon mal mindestens 40 Minuten bis ich am Hauptbahnhof bin, ja weil die S-Bahn an jedem Banklbahnhof hält. Dann fahr ich da quer durch. Und dann muss ich a noch en Puffer einrechnen, dass ich dann nicht, die S-Bahn ist ja net abgestimmt auf mein Zug, ja, das heißt, ich muss ewig früh los, um dann den Puffer zu ham, um einzusteigen.“ (Herr Andresen, 27, 15)

Auch bei der Verbindung von Arbeits- und Bahnalltag werden so genannte zeitliche „Puffer“ beim Übergang von einer Sphäre in die andere als Vorsichtszeiten einkalkuliert. Die Reisenden fühlen sich gezwungen, ihren Bahnalltag in der Weise zu planen, dass besonders am Zielort genügend Zeit vorhanden ist, um entsprechende Verabredungen oder Termine pünktlich einhalten zu können. Je wichtiger der „Termin“ ist, desto eher werden diese „Zeitpuffer“ einkalkuliert. Grund dieser Zeitflexibilität zwischen den Alltagssphären ist u.a., dass die Befragten den Termin körperlich fit und mental vorbereitet wahrnehmen möchten. Ist ein Ungleichgewicht aufgrund zeitlicher Engpässe vorhanden, macht nach Aussage von Herrn König (20) z.B. die gesamte Reise keinen Sinn. Der Termin am Zielort verläuft dann nur halb so gut. Inhaltliche und zeitliche Planung des Mobilitätsalltags sind also eng miteinander verknüpft. Gibt es im Zeitverlauf Unregelmäßigkeiten, ist der Alltag außerhalb des Zuges unmittelbar betroffen.

Darüber hinaus benötigen arbeitsbedingt Bahnreisende, speziell Dienstreisende, oftmals eine längere Übergangsphase zwischen Bahn und Arbeit. Es ist nicht immer problemlos möglich, vom Zug buchstäblich ins Geschäftsgespräch überzugehen. Gerade nach längeren Reisen ist das Bedürfnis nach einer Zwischen-Zwischenzeit zur Regeneration groß. Die Akteure wollen sich in Ruhe orientieren, möglicherweise Gepäck verstauen, sich stärken oder erfrischen. Selbst die Bahnreisezeit muss also zunächst erst einmal individuell verarbeitet werden, bevor es möglich ist, sich neuen Anforderungen zu stellen. Dies ist besonders dann der Fall, wenn zu fremden oder nicht regelmäßig frequentierten Orten gereist wird.

Arrangements der Alltagszeiten

Neben den direkten Vor- und Nachbereitungsarrangements, die den Übergang von einer in die andere Sphäre betreffen, sind auch weiterführende Arrangements zwischen Bahnalltag und Arbeits- oder Privatalltag von Bedeutung. Der erste Teil der folgenden Darstellung betrifft das Arrangement Arbeiten und Bahnfahren und deren zeitliche Koordination. Der zweite Teil beschäftigt sich mit der Abstimmung von Privatleben und Bahnfahren.

Zeitstrukturierung von Arbeiten und Bahnfahren: Eine grundlegende Voraussetzung zur Bewältigung des mobilen (Bahn-)Alltags stellt die flexible Zeitstrukturierung am Arbeitsplatz dar. Damit ist nicht nur die Ausnutzung verschiedener Möglichkeiten von Gleitzeitmodellen gemeint, sondern auch die flexible Definition von Arbeitszeiten an unterschiedlichen Arbeitsorten wie bspw. dem Zug. Die befragten arbeitsbedingt Bahnreisenden legen sehr viel Wert darauf, ihre Arbeitszeiten möglichst selbstbestimmt in Anlehnung an Freizeit- und Familieninteressen sowie den Bahnfahrplan festlegen zu können. Diese selbstbestimmte Arbeitszeitregelung kommt v.a. dann zum Tragen, wenn private Angelegenheiten (Arzttermin am Wohnort) oder Unregelmäßigkeiten im Bahnverkehr Flexibilität erfordern. Es zeigt sich aber auch, dass gerade die Pendelreisenden daran interessiert sind, einen geregelten Arbeitsalltag mit gleichmäßigem Arbeitsbeginn und -ende zu etablieren. Ausgerichtet sind die Arbeitszeitarrangements in erster Linie am Bahnfahrplan, der beeinflusst, wann der Arbeitstag beginnt und wie lang am Arbeitsort gearbeitet werden kann.

Deutliche Änderungen dieses Planes würden einen enormen logistischen Aufwand für die betroffenen Akteure bedeuten, um diese neuen Zeitstrukturen wieder in die individuelle alltägliche Zeitstruktur zu integrieren. Sie müssten nicht nur morgens und abends den Familienalltag neu organisieren, sondern auch ihre Arbeit wieder so einzuteilen, dass sich keine Leerlaufzeiten z.B. zwischen Arbeitsende und Abfahrt des Zuges ergeben.

Bei Dienstreisen findet oftmals eine Abstimmung zwischen Anfang oder Ende des Termins und den möglichen Bahnfahrzeiten statt. Vielen Befragten war es an dieser Stelle wichtig, dass der Geschäftstermin zeitlich so festgelegt wird, dass überhaupt die Möglichkeit besteht, mit der Bahn anzureisen. Die Organisa-

tion der Reisen wird von ihnen meist selbst vorgenommen. Ein entscheidendes Kriterium ist dabei eine flexible Gestaltung der Rückfahrt. Sie möchten sich ungern auf eine einzige Fahrzeit festlegen. Herr Schöneberg (18) z.B. stellte die Unterscheidung zwischen zeitorientierten und zielorientierten Terminen auf: Bei ersteren stehen Anfangs- und Endzeitpunkt eindeutig fest, so dass es möglich ist, auch die Bahnfahrzeiten darauf auszurichten. Die anderen Termine haben zwar eine feste Anfangszeit, jedoch wird das Treffen erst beendet, wenn die Arbeit erledigt ist. Das bedeutet, dass hier nicht vorhergesagt werden kann, welche Bahnzeiten für die Rückreise in Frage kommen. In solch einem Fall ist die Organisation des Bahnalltags auch von Geschäftspartnern, Kunden und Klienten abhängig. Um auch bei geschäftlichen Terminen den Zeitdruck zwischen dem meist unbekannten Ende des Termins und der Abfahrt des geplanten Zuges abzufedern, nutzen einige arbeitsbedingt Bahnreisende die Möglichkeit, nach der Arbeit am Dienstort privaten Aktivitäten nachzugehen. So versuchen sie, dem Stress zu entgehen, von einem bestimmten Rückreisezug abhängig zu sein, dessen Erreichen nicht sicher ist.

Grundsätzlich organisieren sich die befragten Dienstreisenden ihre Reisezeiten nach Möglichkeit so, dass für sie angenehme Rahmenbedingungen zum Arbeiten zu erwarten sind. Dienstreisen werden z.B. gern auf „Tagesrandlagen“ (Herr Schöneberg, 18) gelegt und dienstliche Termine am liebsten für die Wochenmitte eingeteilt.

Zeitstrukturierung von Privatzeit und Bahnfahren: Auch die private Zeit am Wohnort wird vom Fahrplan des jeweiligen Zuges bestimmt. Freizeit beginnt abends nach und endet morgens vor der Zugfahrt. Grundsätzlich besteht ein festgelegtes Zeitfenster, welches mit familiären Bedürfnissen ausgefüllt werden sollte. Gerade wenn Kinder in der Familie sind, sind die befragten Pendler bestrebt, möglichst immer zur gleichen Zeit nach Hause zu kommen. So werden am Morgen bzw. zu Wochenbeginn das Arbeitsvolumen und die entsprechende Arbeitszeit geplant, um zur anvisierten Zeit mit der Bahn nach Hause fahren zu können. Ebenso wichtig ist das Festhalten an privaten Treffen und Terminen am Wohnort. Es wird viel Wert darauf gelegt, trotz Pendelalltag an Aktivitäten im Freundeskreis oder Verein teilnehmen zu können. Wenn es sein muss, wird hierfür sogar hin und wieder an der Arbeitszeit gekürzt.

Allerdings kann es vorkommen, dass aus unterschiedlichen arbeitsbezogenen Gründen (kurzfristig angesetzte Aufträge vom Vorgesetzten, Termindruck usw.) der geplante Zug nicht erreicht wird. Das hat zur Folge, dass sich die Freizeit zu Hause verkürzt, da die Bahnzeit grundsätzlich konstant bleibt oder sich im ungünstigen Fall verlängern kann.

Der Fahrplan stellt für die arbeitsbedingt Bahnreisenden oftmals ein Zeitkorsett dar, das den individuellen Ansprüchen und Erfordernissen nicht immer entspricht. Hier ist genaues Haushalten mit den entsprechenden Alltagszeiten erforderlich, was wiederum zusätzlichen zeitlichen Aufwand bedeuten kann.

Besondere Brisanz bekommt die Situation, wenn sich die Bahnreisezeiten unverschuldet verlängern. Dies geht in der Regel zu Lasten von Freizeit und Familie. Selbst wenn am Arbeitsplatz Gleitzeitregelungen vereinbart sind, können die Betroffenen nicht unbegrenzt verspätet am Arbeitsplatz erscheinen. Letzlich müssen sie die verspätete Zeit irgendwie nacharbeiten.

Nur ein geringer Teil der befragten Reisenden bereitet konkrete freizeitbezogene Aktivitäten für die Zugreise vor, denen er normalerweise auch zu Hause nachgeht. Wichtiger ist für die Reisenden die Funktion der Bahnreisezeit, sich auf die Freizeit zu Hause vorbereiten und dieses meist begrenzte Zeitfenster auch individuell angenehm gestalten zu können.

7.3.2 Zeitüberwindung

	Technik	Zeit	Sozialität	Raum
Bahnstruktur	Fahrkarte	Zeitstrukturierung		
Mobilität und Verkehr	Eisenbahn als Verkehrsmittel	Zeitüberwindung		
Zug fahren	Zug als Infrastruktur	Zug als Zeitraum		
Reisende im Zug	Persönliche Technik	Zeitgestaltung		

Tabelle 12: Zeitliche Aneignung als Zeitüberwindung

Bei der Organisation der Bahnreise bewerten die Interviewpartner ihre Fahrt nicht nach räumlichen Entfernungen, sondern v.a. nach Zeiteinheiten. Es wird eine bestimmte Zeitdauer überwunden, welche in Abhängigkeit von persönlichen Befindlichkeiten ganz unterschiedlich wahrgenommen wird. Die Zeitüberwindung kann jedoch von den Akteuren nicht aktiv gesteuert werden. Sie sind gezwungen, sich an das Zeitraster des Bahnsystems anzupassen, wie das Zitat von Bichsel (1985, 45) bekräftigt:

„Und lange nichts, Pausen, wie es sie nur in Eisenbahnen gibt, wo sich jeder zum voraus auf eine Reisezeit eingestellt und eingelassen hat, denn die Kunst des Eisenbahnfahrens ist die Kunst des Wartens, und darin liegt der eigentliche Zeitgewinn, daß man Zürich nicht zu erreichen hat, sondern zu erwarten. So haben Eisenbahnen die eigenartige Eigenschaft, die Abstände zwischen Orten zu vergrößern, weil nicht das Gehen, sondern das Warten dazwischen liegt, also keine Distanz mehr, die die Orte verbindet, sondern nur noch eine Dauer.“

Entsprechend ist diese Zeitüberwindung von individuellen geistigen wie körperlichen Wahrnehmungen geprägt. Die Reisenden ordnen die Bahnreisezeit

gedanklich in ihren Alltag ein und bewerten dieses Zeitfenster nach seiner Passfähigkeit. Die Reaktionen darauf lassen sich an Gefühlen und körperlichen Befindlichkeiten ablesen.

Zeitüberwindungs-Gefühle

Bahnfahren lässt sich in zeitlicher Hinsicht als von großer gefühlsmäßiger Ambivalenz geprägt beschreiben. Eher wohlwollende Gefühle der Bahnreise-Zeit gegenüber können blitzschnell in Abneigung umschlagen.

Zeitüberwindung stellt einen positiven Aspekt dar, wenn sich mit der Reise an sich auch noch ein individuell gestaltbarer Nutzen verbindet. Die Nutzung von Eigenzeit im Zug ist, wie bereits dargelegt, ein wichtiger Bestandteil gefühlsmäßiger Ausgeglichenheit im arbeitsbedingten Bahnalltag. Die Bahnfahrt wird hier zur wertvollen Auszeit. Sind die Rahmenbedingungen zur Gestaltung des individuellen Bahnalltags gegeben, haben die Reisenden das Gefühl, dass sich die reale Fahrzeit auf eine gefühlte Reisezeit verkürzt. Haben die Reisenden während der Bahnfahrt die Möglichkeit, sich abzulenken, vergeht die Zeit oftmals wie im Flug und wird entsprechend auch nicht als belastend oder langweilig empfunden. Auf diese Art und Weise wird, wie bei Frau Wessel, der Mobilitätsalltag als weniger anstrengend wahrgenommen.

“Also, ich fahr ja auch 2 Stunden von Tür zu Tür, eine Strecke, dann irgendwie bis zum Hauptbahnhof ist irgendwie Frühstück, und ein bisschen unterhalten und vom Gefühl ist das wie ne halbe Stunde.“ (Frau Wessel, 32, 188ff)

Zur Belastung wird die Zeitüberwindung allerdings dann, wenn die zur Verfügung stehende Reisezeit nicht vollständig mit Aktivitäten ausgefüllt werden kann und Langeweile droht.

Dieses Gefühl kann v.a. durch Verzögerungen im Reiseablauf forciert werden. Aufgrund der Reiseorganisation anhand eines Fahrplanes besteht ein konkreter Reiseanfang sowie ein konkretes Reiseende. Reisezeit wird somit minutengenau erwartbar. Die Bahnfahrt lässt sich vor diesem Hintergrund als Countdown verstehen, dem die Bahnreisenden auf unterschiedliche Art und Weise entgegen sehen. Entsprechend sensibel reagieren sie auf zeitliche Unregelmäßigkeiten und unvorhersehbare Zwischenfälle. Die Unterbrechung des Countdowns löscht gewissermaßen die Kennzahl, wann genau die Reise enden wird.

Das heißt zunächst, dass plötzlich zu viel Zeit vorhanden ist, die im Zug ausgehalten werden muss, und gleichzeitig fehlt diese Zeit an anderen Stellen des Alltags. Die Reisende Frau Peterson (28) spricht bspw. davon, dass sie dann das Gefühl hat, „nicht von der Stelle zu kommen“. Die eigenen Zeit- und Fortbewegungsansprüche kollidieren in dem Moment mit der faktischen Beförderungssituation. Besonders problematisch sind Zeitverlängerungen bei Pendelfahrten. Diese Bahnzeit-Verlängerungen können teilweise sogar zu Zeitstress führen. Bangen zu müssen, ob der Zug pünktlich ankommt und der Anschlusszug wartet, führt dazu, dass die Reisenden, je näher sie dem Zielbahnhof kommen,

immer mehr unter Zeitdruck geraten und sich auf nichts anderes mehr konzentrieren können.

Ist es im Rahmen der Bahnzeit nicht (mehr) möglich, auftretende Belastungsercheinungen zu kompensieren, muss das Problem jenseits des Zuges aufgearbeitet werden. Noch im Zug stauen sich die Gefühle, die Reisenden sind angespannt, können weder konzentriert arbeiten noch irgendwie entspannen. Die Zeit ist dann sozusagen ‚verloren‘. Sie sind in dieser Situation im System Bahnfahren „gefangen“, weil sie die Situation nicht verlassen können. Die Gedanken kreisen bis Zugankunft um die Frage, ob alles weiterhin nach Plan laufen wird. Entsprechend sind sie gefordert, ihre Bahnreiseprobleme später im Arbeits- und/oder privaten Alltag zu bearbeiten. Daraus entsteht teilweise doppelt Unmut gegenüber der Bahnreise hinsichtlich der Zeitüberwindung. Die Reisezeit konnte nicht vollständig für individuelle Belange herangezogen werden und darüber hinaus muss noch Zeit jenseits des Zuges in Anspruch genommen werden, um den Unmut über die Reisezeitverschwendung abzubauen. Die Reisenden sind gefordert, Gefühlsarbeit¹⁰⁷ zu leisten, um die Anforderungen im Zusammenhang mit der Zeitüberwindung erfolgreich managen zu können.

Die Zeitüberwindung fällt den Befragten leichter, wenn sich auf längeren Bahnreisen ein relativ homogenes Milieu im Wagen bzw. Abteil bildet. Die Reisenden empfinden es als angenehmer, wenn die Reisegesellschaft nicht so häufig wechselt oder sie nicht gezwungen sind, häufig den Zug zu wechseln. So kann sich eine angenehme Atmosphäre entwickeln, wie sie u.a. Herr König schildert:

„Aber tagsüber ist das teilweise ziemlich unterhaltsam, wobei ich sagen muß, daß eben so ICs oder ICEs, das ist meistens sehr viel angenehmer, als in Regional Expressen. Zum einen, weil man da ein bisschen bequemer sitzt und zum anderen, weil man eben auch länger mit den selben Leuten da in einem Bereich ist und da hier und da dann eben schon dann Kontakte dann entstehen oder Gespräche oder irgendwelche dummen Bemerkungen oder so was, kommt. Ja, das kann dann eben schon ganz nett sein.“ (Herr König, 20, 94)

Andererseits wird das längere Zusammensein mit anderen Reisenden zur Belastungsprobe, wenn von den Mitreisenden Störungen ausgehen. Wird die Grenze der Störungsempfindlichkeit überschritten, erleben die Befragten Bahnfahren bzw. das Aushalten dieser Bahnzeit als unangenehm, wie in Kapitel 7.4 näher erläutert werden wird.

Die Wahrnehmung der Zeitüberwindung unterscheidet sich auch je nach Reisen im Fern- oder Nahverkehr. Reisen im Fernverkehrszug erzeugt ein positives Zeitgefühl aufgrund höherer Geschwindigkeit und weniger Unterwegshalte an Bahnhöfen. Die Befragten haben im Fernverkehrszug das Gefühl, dass sie eine lange Strecke in vergleichsweise kurzer Zeit überwinden und schnell vorankommen. Die Zeitüberwindung wird als effektiv bewertet. In Nahverkehrs- und

¹⁰⁷ Vgl. zum Thema der Gefühlsarbeit im Bahnalltag weiterführend Poppitz/Brückner 2004.

Regionalzüge¹⁰⁸ entwickeln sich v.a. die regelmäßigen Zwischenhalte der an kleineren Bahnhöfen zur Geduldsprobe. Durch den ständigen Wechsel zwischen Halten und Fahren bleibt die Zeitüberwindung immer präsent. Es entsteht kein Fahrgefühl, das die Wahrnehmung der Zeitüberwindung in den Hintergrund drängen könnte. Die Reisenden haben das Gefühl, dass die Reisezeit sich durch jeden Zwischenhalt weiter verlängert. Die Zeit vergeht subjektiv langsamer. Daraus entsteht eine höhere Zeitsensibilität bei Fahrten im Nahverkehr im Vergleich zu Fernverkehrsreisen. Während es auf einer ICE-Fahrt klar ist, teilweise mehrere Stunden im Zug verbringen zu müssen, fällt es den befragten Reisenden schwerer, längere Zeit in der Regionalbahn zu sitzen und eine vergleichsweise geringe Strecke zurück zu legen, wie auch die Aussage von Frau Langhoff verdeutlicht:

„Bin auch lange Zeit von [Mittlere Großstadt] nach [Großstadt] gependelt, und da war das schon ne Katastrophe, und jetzt kriegt man das hier grad in [Mittlere Großstadt] mit, dann wird plötzlich aus dem Regionalexpress so einer gemacht, der dann an allen, an jeder Gießkanne hält. Und die Leute sind schon über ne Stunde unterwegs und komm nicht nach [Großstadt] rein, und also, das find ich sehr ärgerlich.“ (Frau Langhoff, 17, 11)

Mit der Bahnzeit als Zeitüberwindung werden somit von den befragten Reisenden zum überwiegenden Teil bis zu einem gewissen zeitlichen Limit bei erwartungsgemäßem Reiseverlauf eher positive Gefühle assoziiert. Ergeben sich jedoch Komplikationen im Reiseablauf bzw. wird ein bestimmtes Zeitfenster überschritten, löst sich die positive Wirkung auf und Bahnfahren wird als eine Belastung wahrgenommen, die schließlich auch Auswirkungen auf angrenzende Alltagssphären mit sich bringt.

Individuelle Verarbeitung der Zeitüberwindung

Im Zug längere Zeit unterwegs zu sein, ist für die Reisenden mit körperlicher und mentaler Anstrengung verbunden. Deshalb organisieren sie sich und ihren Bahnreisealltag in der Weise, dass die Zeitüberwindung für sie immer noch erträglich bleibt. Je nach Entfernung gestehen die Reisenden der Bahnreise ein bestimmtes maximales Maß an Zeit zu. Ist die voraussichtliche Reisezeit in ihren Augen unverhältnismäßig lang, ziehen sie andere Verkehrsmittel in Erwägung. Dies wurde im Rahmen der Studie besonders im Nahverkehr deutlich. Wenn die Reisenden längere Zeit im Nahverkehrszug ausharren müssen, wird Bahnreise-Zeit zu einer Art „Luxusgut“, das sie sich v.a. aus (ökologischer und/oder emotionaler) Überzeugung leisten. Der überwiegende Teil der Befragten ist darauf bedacht, mit der Bahnreisezeit hauszuhalten.

¹⁰⁸ Schönhammer (1997, 70) spricht davon, dass die Reisenden im Nahverkehr eher „auf dem Sprung“ sind und somit oftmals nicht in den Genuss einer „schöpferischen Pause“ kommen können. Stattdessen entstehen eher negative Gefühle des Eingesperrtseins, wie auch Melchers (1983) bestätigt.

„Ich versuch mir's nicht zu einfach zu machen. Ich wette, wenn ich ein Auto gehabt hätte, wäre ich vermutlich auch mindestens zu 70 % mit'm Auto gefahren, weil das ist schon ziemlich fordernd, also zu sagen ich fahr von [Großstadt] nach [Großstadt] immer mit der Bahn also das machen wirklich nicht viele Leute. Man muss dann halt schon anderthalb Stunden eigentlich für die sehr kurze Strecke rechnen...“ (Herr Königsfeld, 24, 11-39)

Die Reisenden müssen in der Lage sein, dieses vorherbestimmte und auch vorhersehbare Zeitfenster überhaupt innerlich zu verarbeiten und in den Alltag einzuordnen. Es gibt für die Befragten eine gewisse zeitliche Schallgrenze, bis zu der Bahnfahren aushaltbar, angenehm ist. Bis dahin ist es gut möglich, sich abzulenken und die Zeit mehr oder weniger zu genießen. Die zeitliche Grenze des angenehmen Bahnfahrens sehen die befragten Reisenden bei ungefähr vier bis sechs Stunden. Dauert die Reise länger, sinkt die Zufriedenheit mit der Bahnfahrt stark:

„I: Was ist so das maximale an Bahnzeit, die Sie da so investieren? A: Ja, [Großstadt] – [Großstadt]. Das find ich so grauenvoll, also, das sind irgendwie scho so fünfeinhalb Stunden, des ist, des ist für mich eine Katastrophe. Also, ich weiß gar net, wie ich das gemacht hab. Aber irgendwann geht's einem wirklich so auf [unverständlich], dass man's nicht mehr mag. Und nur noch macht, wenn man unbedingt muss. Also, ich find ab vier, viereinhalb Stunden wird's schwer unangenehm.“ (Herr Andresen, 27, 400-401)

Die Reisenden entwickeln Strategien, um die Zeit im Zug besser aushalten zu können. Auf sehr langen Strecken fahren sie z.B. lieber nachts, um die Zeit nicht zu „merken“. Im Schlaf vergeht die Zeit ihrer Meinung nach schneller und wird nicht verschwendet.

7.3.3 Zug als Zeitraum

	Technik	Zeit	Sozialität	Raum
Bahnstruktur	Fahrkarte	Zeitstrukturierung		
Mobilität und Verkehr	Eisenbahn als Verkehrsmittel	Zeitüberwindung		
Zug fahren	Zug als Infrastruktur	Zug als Zeitraum		
Reisende im Zug	Persönliche Technik	Zeitgestaltung		

Tabelle 13: Zeiträumliche Wahrnehmungen als zeitliche Aneignung

Mit der Bahn zu reisen bedeutet nicht nur Raumüberwindung zwischen zwei festgelegten Orten, sondern auch zeitliche Bewegung zwischen zwei im Vorfeld definierten Zeitpunkten. Die Zeit ist somit vorherbestimmt, jedoch nicht in jedem Fall genau vorhersehbar. Kommt es zu Unregelmäßigkeiten im Zeitab-

lauf, müssen die Reisenden diese im Rahmen ihrer Alltagsgestaltung ausbalancieren. Dabei verkörpert Bahnfahren eine eigene Zeit, begrenzt durch Abfahrt und Ankunft, unterbrochen durch räumliche Unterwegshalte, die den zeit-räumlichen Fortschritt der Bewegung markieren. Der Zeitlauf beim Bahnfahren wird visuell unterstützt durch vorüberziehende Landschaften und wechselnde Orte.

Aber nicht nur äußerliche Prämissen strukturieren die Fahrt als Zeitraum, sondern auch die institutionalisierten Handlungsabläufe im Zug. Zu Beginn jeder Reise wird Zeit damit verbracht, den passenden Zugwagen und Sitzplatz zu suchen und sich dort mit seinen jeweiligen Vorhaben einzurichten. Den zeitlichen Hauptteil stellt die eigentliche Reise dar, die je nach Reiseziel unterschiedlich lang andauert. Wie schnell oder langsam die Zeit im Zug vergeht, liegt überwiegend in der Verantwortung der Reisenden selbst. Sie müssen selbst für einen eigenen Zeitrhythmus und ein angenehmes Zeitgefühl sorgen. Kurz vor Erreichen des Zielbahnhofes beginnt die letzte Phase der Reise, wo die Reisenden ihre Besitztümer wieder im Gepäck verstauen und sich für den Ausstieg bereithalten.

Zeitverwendung oder Zeitverschwendung? Wahrnehmung von Bahnreisezeiten

Wie bereits angedeutet, sind die befragten arbeitsbedingt Bahnreisenden bestrebt, nicht ‚nur‘ zu reisen, sondern Reisezeit auch individuell sinnvoll zu nutzen, was ihnen aber nicht immer gelingt. In diesem Fall wird Bahnfahren als vergeudete, „versitzte“ (Frau Holm, 14) Zeit eingestuft. Die Zeitüberwindung wird dann zur Belastung und sollte nach Möglichkeit auf ein Minimum reduziert werden, wie auch der Reisende Herr Staiger beschreibt:

„Und wenn ich früher die Klassenfahrten gemacht habe, in der Grundschule oder so, und dann mal mit dem Zug gefahren bin, dann war ich dann auch spätestens beim Verlassen des Bahnhofes, hatte ich schon meine ganzen Frühstücksbrote aufgefuttert, die für die ganze Bahnfahrt reichen sollte. Dass das jetzt in die Ferne geht, irgendwas da ist, und jetzt geht das los, und was Besonderes. Aber das ist es für mich jetzt halt nicht. Es ist jetzt schlichtweg der Weg zur Arbeit, den ich irgendwie hinter mich kriegen muss und ich würde mich lieber beamen....“ (Herr Staiger, 25, 163).

Die Bahnzeit wird zur Zusatzzeit, zum notwendigen Übel, welches den belasteten Alltag zusätzlich belastet.

Rationalisierung der Zeit: Definition von Zeiträumen

Von einigen Befragten wird der Aspekt der Zeitüberwindung wird jedoch auch funktionalistisch wahrgenommen. Reisende, die den Anspruch erheben, die Bahnzeit sinnvoll für sich zu gestalten, nehmen das Bahnreise-Zeitfenster als ökonomisches Gut wahr. Bahnzeit ist schlicht Nutzzeit. Die Reisende Frau Langhoff (17) umschreibt diesen Anspruch mit den Worten „effektiv sitzen“. Hier stellt sich das Problem der Zeitverwendung als Möglichkeitsrahmen dar, Reisen und (Arbeits- und/oder Familien-)Alltag miteinander in Einklang zu bringen. Diesen Anspruch verfolgen v.a. Reisende der Typen Effektiv realisiertes arbeitsorientiertes Bahnreisen (Der Arbeitseifrige) und Flexibel reali-

siertes arbeitsorientiertes Bahnreisen (Der Pragmatiker). Wie in Kapitel 6 bereits ausführlich beschrieben, dient die Zeit zur Überwindung der Bahnstrecke u.a. der Einsparung bzw. Entzerrung von Arbeitszeit am Arbeitsplatz sowie zur Entspannung des privaten Alltags.

”... also gerade die Rückfahrt von der Arbeit, ist auch ne Zeit, die man eigentlich sowieso braucht, um irgendwie geordnet abzuschalten. Das man dann sagen kann, zu Hause, gut Aktentasche in die Ecke und Schluss und dann stehen sonstige Dinge zu Hause an.“ (Herr Fahle, 22, 236f)

Die Bewertung der Reisezeit als verwendete oder verschwendete Zeit hängt somit von der individuellen Einstellung der Reisenden ab. Sie definieren entsprechend ihre Reisezeiten in der Bahn, wobei den jeweiligen Zeitfenstern unterschiedliche Funktionen zugewiesen werden, die im Folgenden nähere Erläuterung finden.

Übergangszeit: Diese Zeitdefinition lässt sich v.a. bei den erarbeiteten Typen Arbeitsminimiertes freizeitorientiertes Bahnreisen (Der Zurückgezogene) und Arbeitsfreies freizeitorientiertes Bahnreisen (Der Gesellige) finden. Die Bahnreisezeit stellt ein Bindeglied zwischen den angrenzenden Alltagswelten dar. Während der Bahnfahrt findet ein langsamer Übergang von der Arbeitswelt in die Privatwelt und umgekehrt statt. Die Reisenden berichten, dass sie sich auf den jeweils folgenden Alltagsabschnitt einstellen und vom vergangenen mental ablösen. Sie sprechen meist von „abschalten“ (Herr Schmitt, 10; Herr Schelling, 6). Die Zeit des Bahnfahrens gibt ihnen die Möglichkeit, langsam von der einen in die andere Alltagswelt zu gleiten.

Entsprechend ist die Bahnzeit für einen Großteil des Samples zu einem wichtigen Bestandteil der mobilen Alltagsbewältigung überhaupt geworden.¹⁰⁹ Sie haben sich daran gewöhnt, die Bahnzeit als Zeit für sich zu nutzen und schätzen dieses Zeitfenster, wie die Ausführungen des Reisenden Herrn Schelling unterstreichen:

„ich benutze die Zugfahrt bewusst dazu, dass ich dann abends abschalte, damit ich nicht mit 180, auf die ich dann manchmal komme, dank unseres Vorsitzenden des Zentralkomitees, der, der Du musst einfach in die Familie kommen und die Wut nicht an Deiner Frau oder an Deinem Sohn auslassen, sondern Du musst einfach versuchen abzuschalten.“ (Herr Schelling, 6, 21)

Die Bahnreisezeit dient auch als Puffer, um Arbeit und Privatleben miteinander harmonisieren zu können. Es entwickeln sich bahnspezifische Routinen und Rituale, die den mobilen Alltag erträglich gestalten. Für Frau Baumann gehört z.B. Folgendes dazu:

¹⁰⁹ Diese positive Konnotation der Übergangszeiten ist bereits in einigen US-amerikanischen Studien festgestellt worden. Janelle (1995, 426) betont bspw., dass gerade die Pendelfahrten wichtig sind, um eine „psychological transition from work to family roles“ zu vollziehen.

„Und auf der Rückfahrt wird's ein bisschen gemütlicher, da les ich nur noch kurz, wenn ich noch was zu essen übrig habe, mach ich so ein kleines Früh-Abendbrot, dass ich ein bisschen zufrieden bin irgendwie, dass ich was im Magen hab, und vielleicht trink ich noch was. Und dann hol ich mir meist irgendwie mein Lieblingskrimi oder was ich grade lese, dann les ich irgendwie so ne viertel Stunde oder so was, dann stöpsel ich mir die Ohrstöpsel rein, dann gibt's schöne Musik. [...] weil ich da so, so ein Knopf entwickelt hab, der mich automatisch entspannt.“ (Frau Baumann, 19, 31)

Verfestigen sich diese Routinen der Reisenden, dann wird die Übergangszeit zu einer festen Institution im Bahnalltag. Bewusst wird das den Betroffenen, wenn einmal ein Tag vom eingeübten Alltagsrhythmus abweicht. Dann merken sie, dass etwas fehlt. Der Reisende Herr Weigel formulierte das Problem folgendermaßen:

“Aber ich hab a gemerkt, wenn ich jetzt mal weniger fahr, oder weil ich sag, ich hab a Zeitfaktor, muss mit'm Auto fahrn, bin dann zu Hause und weiß mit der Zeit nischt anzufang. Das ist komisch. Dis ist ne tote Zeit. Da lieg ich zu Hause auf der Couch, da schau ich fern und schlaf dann a ei. Es gehört dazu. Es ist so wie ja, halt täglich immer das gleiche.“ (Herr Weigel, 30, 452-454)

Bahnreisezeit als wichtige Alltagszeit im Übergang zwischen zwei Alltagsbereichen ergibt sich im Laufe des Bahnfahrer-Lebens. Sie ist nicht von vornherein definierter Bestandteil des Bahnalltags, sondern eher Resultat des routinierten Bahnfahrens. Eine bewusste Definition findet erst dann statt, wenn die Reisenden darüber reflektieren, welche Bedeutung das Bahnfahren für sie hat.

*Eigenzeit*¹¹⁰: Die Reisenden verstehen die Bahnreise auch als Zeitfenster, das sie nach ihren Wünschen und Bedürfnissen gestalten können, ohne anderen Personen außerhalb des Zuges gegenüber Rechenschaft ablegen zu müssen. Besonders im Vergleich zum Auto wird dieser Aspekt der individuellen Zeitnutzung hervorgehoben. Da im Zug das Fahren von einer anderen Person übernommen wird, haben die Reisenden die Möglichkeit, in Ruhe ein Buch zu lesen, zu schlafen oder auch einfach einmal nichts zu tun, wie z.B. Herr Schelling:

“Ich seh es eher als die Zeit, die ich nutzen kann, um das nachzuholen, was ich die letzte Zeit über versäumt habe, nämlich Kultur, insofern ist das für mich, weil wenn ich heimkomme hab ich keine Zeit in Ruhe was zu lesen, da werd ich verlangt zum Lego spielen, und dann werd ich verlangt zum Müll runter tragen und muss dies und jenes noch erledigen.“ (Herr Schelling, 6, 23)

¹¹⁰ Die Verwendung des Begriffs der Eigenzeit orientiert sich an den Ausführungen von Nowotny (1993). Sie versteht Eigenzeit als neue Verfügungskategorie von Zeit. Während lange Zeit v.a. zwischen öffentlicher Zeit der Arbeit und privater Zeit der Familie unterschieden wurde, musste durch die Intensivierung des Arbeitslebens und v.a. durch die zunehmende Erwerbsarbeit von Frauen Zeit neu ‚aufgeteilt‘ werden. Indem mit dem Begriff der Eigenzeit die Subjektivität betont wird, findet eine Herauslösung aus gemeinsamer, sozialer Zeit statt. Eigenzeit ist damit die „Verfügung über die eigene Zeit, an der Rechte angemeldet werden, so als ginge es darum, daran Eigentum zu erwerben“ (Nowotny 1993, 14).

Eigenzeit als auf die jeweilige Person zugeschnittener Zeitrahmen wird oftmals ausgefüllt mit regenerativen und entspannenden Freizeittätigkeiten, welche im Arbeits- oder privaten Alltag in dieser Form nicht unbedingt vorkommen. Im Gegensatz zur Übergangszeit muss Eigenzeit von den Reisenden aktiv hergestellt werden, indem sie die Reisezeit als ihre persönliche Zeit definieren.

Der Zug als Zeitraum ist in diesem Sinne ein hilfreicher Alltagsbestandteil, der gleichzeitig bei den Reisenden unterschiedliche gefühlsmäßige Stimmungslagen hervorrufen kann.

7.3.4 Zeitgestaltung

	Technik	Zeit	Sozialität	Raum
Bahnstruktur	Fahrkarte	Zeit- strukturierung		
Mobilität und Verkehr	Eisenbahn als Verkehrsmittel	Zeit- überwindung		
Zug fahren	Zug als Infrastruktur	Zug als Zeitraum		
Reisende im Zug	Persönliche Technik	Zeitgestaltung		

Tabelle 14: Zeitliche Aneignung als Zeitgestaltung

Von den Teilnehmern der Befragung wird in hohem Maße honoriert, dass sie parallel zur Beförderung von A nach B anderen Tätigkeiten nachgehen können. Die Reisezeit kann individuell gestaltet, verwendet werden.

Die folgende Übersicht zur Zeitgestaltung der arbeitsbedingt Bahnreisenden im Zug skizziert, dass innerhalb einer Bahnfahrt Zeitgestaltung auf unterschiedlichen Ebenen stattfindet. Die Herausforderung an die Reisenden besteht darin, die einzelnen Tätigkeiten praktisch miteinander zu verknüpfen, um so eine angenehme Bahnreise zu erleben.

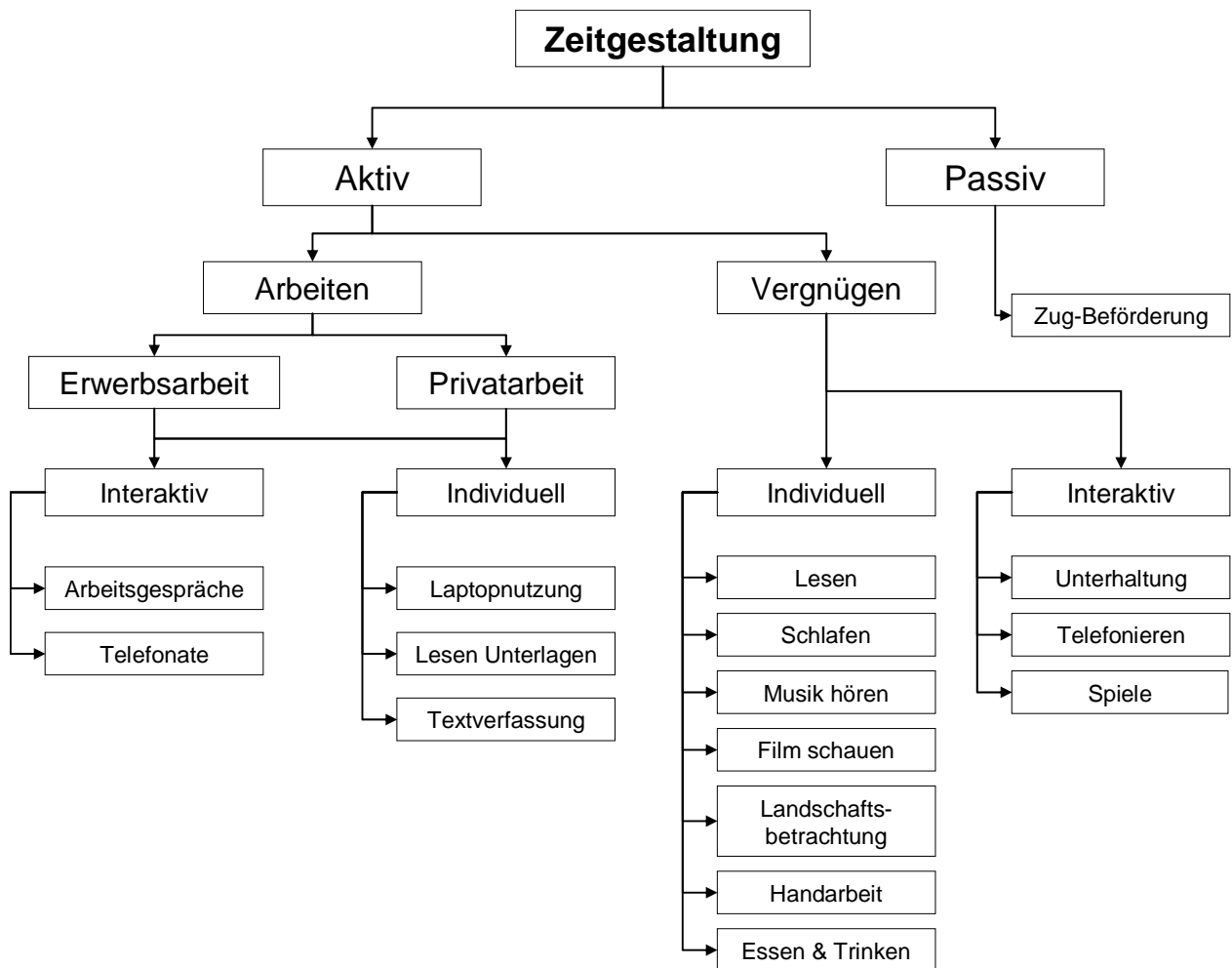


Abbildung 10: Zeitgestaltung der arbeitsbedingt Bahnreisenden im Zug

Zeitgestaltung lässt sich in Zeitplanung und Zeitverwendung untergliedern. Zeitplanung verweist auf die Vorstellungen der arbeitsbedingt Bahnreisenden von Zeitgestaltung während ihrer Bahnfahrt. Der Aspekt der Zeitverwendung soll die tatsächliche Nutzung des zur Verfügung stehenden Zeitfensters ausführlich beleuchten. Was machen die befragten Reisenden wirklich beim Bahnfahren?

Zeitplanung

Bei der Gestaltung der Bahnreise wird häufig der übliche Tagesablauf nicht automatisch auf die Bahnfahrt übertragen. Es ist zu beobachten, dass die Reisenden es oftmals genießen, im Arbeitsalltag für bestimmte Tageszeiten „untypischen“ Tätigkeiten nachzugehen wie Schlafen, Lesen, sich Unterhalten, Handarbeit usw. Die Reisenden selbst definieren die Einteilung der Reisezeit in unterschiedliche Handlungen im Abgleich mit vorliegenden Rahmenbedingungen nach ihren Bedürfnissen. Sie teilen ihre Tätigkeiten bspw. in typische ‚Morgen- und/oder Abendtätigkeiten‘ ein. Dabei orientieren sie sich manchmal weiterhin an feststehenden Alltagsroutinen wie morgens frühstücken und Zeitung lesen. Insgesamt ist jedoch zu allen Tageszeiten eine breite Variation des möglichen Zeitvertreibs im Zug zu finden. Das Bahnfahrtzeitfenster hat einen eigenen Zeitplanungscharakter.

Der überwiegende Teil des Samples weiß zu Reisebeginn genau, welchen Tätigkeiten er in welcher Art und Weise nachgehen will, und teilt sich die zur Verfügung stehende Zeit ein. Oftmals wird die Reisezeit in einzelne Zeitfenster gegliedert, so dass die Bahnfahrt eine feste Struktur erhält. Die Reisenden fällen die Entscheidung, welchen Tätigkeiten sie wann im Zug nachgehen, v.a. im Hinblick auf ihre persönlichen Befindlichkeiten und Bedürfnisse, die mit den Anforderungen aus Erwerbsarbeit und/oder Privatleben abgestimmt sind, aber auch unter Berücksichtigung der jeweiligen Bahnreisebedingungen. Frau Ebert richtet sich bspw. nach folgenden Prämissen:

„Eh, es hängt sicher damit zusammen, ob ich noch den Druck habe, einen Termin vorbereiten zu müssen, wobei in der Rückfahrt auch manchmal die Nachbereitung für einen Termin, es hängt aber auch eher von der Tageszeit ab und einfach was vorher am Tag war, wie geschafft ich bin und wie viel ich mich konzentrieren kann und Energie hab, es hängt vom Umfeld ab ob ich einen ordentlichen Sitzplatz habe, eh, wie die Fahrgäste um mich herum sind, ob das ruhig ist oder ob da eben mehrere kleine Kinder oder gar ein grölenden Kegelclub ist [lachen], die mich von der Arbeit abhalten. (Frau Ebert, 13, 235)

In der Regel gehen die Befragten auf zweierlei Weise vor. Die einen stellen eine Art Zeitnutzungsplan für die Bahnfahrt auf, überlegen vor Fahrtantritt, wie sie die Reisezeit gestalten könnten und haben dann entsprechend haben sie dann auch Materialien im Zug dabei. Bei anderen Reisenden lässt sich keine Zeitplanung erkennen. Sie haben zwar immer ein ‚Notfallsortiment‘ an Betätigungsmöglichkeiten dabei, es ist jedoch meist eine Stimmungsentscheidung, was gerade im Zug getan werden könnte.

Die Kompetenz der individuellen Planung und Strukturierung der Bahnreisezeit ist das Resultat unterschiedlich umfangreicher Routinen und Rituale. Im Verlauf ihres Reiselebens haben die Reisenden gelernt, Mobilitätszeiten mit der Bahn in ihrem Sinne zu optimieren. Sie verfügen deshalb u.a. über das Wissen, wie viel Arbeit in welchem Zeitraum erledigt werden kann, wann die Leistungsfähigkeit am höchsten ist und wie sie von den Rahmenbedingungen beeinflusst wird.

Zeitverwendung

Den befragten arbeitsbedingt Bahnreisenden ist es grundsätzlich wichtig, die gesamte Bahnzeit auch für unterschiedliche Tätigkeiten zu nutzen. Dabei spielt neben technischen, sozialen und räumlichen Rahmenbedingungen auch die Dauer der Reise eine wichtige Rolle. Einige können schon eher kürzere Reisen zeitbewusst so ausfüllen, dass sie nicht das Gefühl haben, Zeit zu verschwenden. Andere wiederum brauchen einen eher längeren Reisezeitabschnitt, um sich in ihren Tätigkeiten richtig entfalten zu können.

Insgesamt zeigt sich, dass man hinsichtlich der Zeitverwendung zwischen Langzeitfahrten und Kurzzeitfahrten unterscheiden muss. Für kurze Strecken nehmen sich die Reisenden Aktivitäten vor, die keiner langen inhaltlichen und mentalen Vorbereitung bedürfen und nach Möglichkeit auch unabhängig vom technischen, räumlichen oder sozialen Umfeld realisiert werden können. Längere

Fahrzeiten werden intensiver vorbereitet und der Charakter der Aktivitäten verändert sich dahingehend, dass auch persönliche Aspekte in den Bahnalltag eingebracht werden. Im Folgenden wird auf einzelne erhobene Bahnreisetätigkeiten hinsichtlich ihrer zeitlichen Bedeutung eingegangen.

Erwerbsarbeit im Zug: Als zunehmend beliebte Art und Weise der Zeitverwendung im Zug wird allgemein Arbeiten genannt. Der Reisende Herr Königsfeld (24) spricht in diesem Zusammenhang von einem „Doppelnutzen“. Raumüberwindung und Arbeitsfortschritt sind parallel zueinander möglich. Hier ist jedoch zwischen rein erwerbsbezogener Arbeit und privater Arbeit zu unterscheiden.

Unter erwerbsbezogener Arbeit sollen hier alle Tätigkeiten verstanden werden, die von den Akteuren entweder als Arbeitnehmer im Rahmen der Arbeitsaufgaben oder als selbständige Unternehmer im Zug erledigt werden¹¹¹. Wie Abbildung 10: Zeitgestaltung der arbeitsbedingt Bahnreisenden im Zug zeigt, kann Arbeiten im Zug die berufliche Nutzung technischer Medien wie Laptop und Telefon, die Bearbeitung von Unterlagen oder auch den Austausch mit Kollegen/Mitarbeitern bedeuten. Die Komplexität der Arbeitstätigkeiten ist unterschiedlich. Ein Teil der Reisenden bearbeitet im Zug v.a. überschaubare, eher leichte ‚Fleißaufgaben‘, die nicht unter Zeitdruck erledigt werden müssen. Meistens wurden sie am Arbeitsplatz schon länger aufgeschoben, weil dort kaum Zeit für ihre Erledigung ist. Die Bahnfahrt stellt dann den passenden zeitlichen Rahmen dar:

„Ich nehm mir dann so Sachen mit wie [...] Verträge, wo man was durchschaun, wenn man z.B. was vergleichen muss, und sich das mal durchschaut wie is des, dafür ist Zug klasse. Oder man nimmt halt en Packen mit, Umlauf, das ist so was, wo so, [...] die man dann mitnimmt, und die arbeitet man durch.“ (Herr Andresen, 27, 127ff)

Diese Reisenden schreiben E-Mails oder Briefe, bearbeiten Internetauftritte, gestalten Präsentationen, lesen Rundschreiben, Protokolle usw. Die Arbeitszeit am Arbeitsplatz kann entsprechend entlastet werden.

Andere arbeitsbedingt Bahnreisende nutzen die Bahnzeit, um gerade komplizierte Konzentrationsaufgaben zu erledigen. Im Vergleich zum Arbeitsplatz nehmen sie den Zug als besser geeigneten Ort für diese Art von Aufgaben wahr, wie Herr Fahle ausführt:

„Weil ich da, grad wenn ich auf längeren Reisen bin, die Reisen unheimlich gut dazu geeignet sind, mir irgendwelche Dinge auszudenken, Konzepte zu machen, irgendwelche äh leeren Zettel vollzukritzeln mit so äh Rohkonzepten, also das und das könnt man mal so uns so machen und irgendwelche kleinen Berechnungen, Formeln, Pfeile, Diagramm und so kleine Mini-Konzepte zu machen und mir einfach erstmal so Rohkonzepte über-

¹¹¹ Unter private Arbeiten lassen sich Beschäftigungen subsumieren, die in Zusammenhang mit privater Fortbildung, privaten Nebentätigkeiten oder familialen Verpflichtungen (Grußkarten schreiben, Hausaufgaben durchsehen usw.) stehen.

legt, die ich dann hinterher so und dann kann man die in aller Ruhe dann auch hinterher irgendwo reintippen, aber da ist die Bahn dann auch so als, ja, Denkraum. (Herr Fahle, 22, 87)

Als normale Routinearbeiten werden von den Reisenden, die (auch) geschäftlich unterwegs sind, die Vor- und Nachbereitung von Terminen genannt. Hier werden Präsentationen nochmals durchgesehen, das Ziel und Vorgehen des Gesprächs abgeklärt, Unterlagen vom letzten Treffen nochmals rekapituliert oder bei der Heimfahrt Protokolle angefertigt, das Ergebnis mit Kollegen besprochen. Eher selten kommt es vor, dass die Bahnzeit benötigt wird, um den Zieltermin komplett vorzubereiten.

Von geringerer Bedeutung ist hier der Austausch mit Kollegen oder Mitarbeitern. Der überwiegende Teil der Befragten reist in der Regel allein. Wer gemeinsam mit Kollegen in der Bahn unterwegs ist, nutzt die Reisezeit sowohl für geschäftliche Absprachen hinsichtlich des Zieltermins als auch für ein privates Kennenlernen.

Lesen als Zeitvertreib: Buch- und Zeitungslektüre ist im Bereich der privaten Unterhaltung die beliebteste Zeitgestaltungs-Aktivität. Mit dem Lesen wird die Möglichkeit verbunden, sich individuell und unabhängig von anderen Anwesenden zu beschäftigen. Nahezu alle Reisenden haben stets ein Buch, eine Zeitschrift oder Zeitung bzw. Skript als Lektüre im Gepäck, die entweder kurz vorher am Bahnhof noch schnell erworben oder von Zuhause mitgebracht wurde. Lesematerialien sind eine Art Rettungsanker, um sich einer Tätigkeit widmen und somit die Zeit tatsächlich individuell ausfüllen zu können. Hervorzuheben sind hierbei zwei Phänomene. Lesen bedeutet individuelle Unterhaltung in Form von Zerstreuung und Entspannung, aber auch bewusst allgemeine Weiterbildung.

In der Regel wird für die Zugfahrten eher „leichte“ Literatur bevorzugt. Diese hat den Vorteil, dass sich die Reisenden nicht erst in die Handlung hineindenken müssen und schnell vom Alltag in der Bahn abgelenkt werden. Gerade das Lesen von Kriminalromanen ist eine beliebte Art und Weise, sich die Zeit im Zug zu vertreiben. Hier lässt sich ohne Probleme schnell vergessen, wo man ist und was um einen geschieht. Unterhaltungslektüre stellt eine Gelegenheit dar, dem Bahnalltag im Zug wie auch dem gesamten Arbeits- und Familienalltag gedanklich zu entkommen und sich in eine imaginäre Welt zurückzuziehen, wie auch die Reisende Frau Langhoff betont:

„...ich find einfach, Krimis sind so, das, das Entspannendste, was es so gibt, so, so als Gegenwelt zum Alltag.“ (Frau Langhoff, 17, 553)

Darüber hinaus macht gerade die Lektüre aus Sicht einiger Befragten das Bahnfahren zur Bildungsreise. Zu Hause haben die Akteure wenig Zeit, sich intensiv mit Zeitschriften, Zeitungen oder auch Skripten zu beschäftigen. Da warten andere Aufgaben auf sie. Während der Bahnfahrt begrüßen sie die Möglichkeit, nebenbei auch noch etwas zu lernen.

„Ich hab auch festgestellt, [...] dass ich durch das Lesen des Spiegels auch erheblich, ich sag mal Wissen, ein erhebliches Wissen hatte, auch ein breites Wissen. Spiegel ist ja nicht nur politisch, der hat ja auch so Kultur. [...] Und ich hab auch festgestellt, wenn man so was liest oder was, dass man dann doch immer wieder auch mit Sachen einfach mitreden kann, wo man eigentlich keine Ahnung hat, ja.“ (Herr Schulte, 26, 352)

Lesen ist eine unkomplizierte Aktivität im Bahnalltag. Entweder haben die Reisenden eigene Lektüre dabei oder sie nutzen die im Zug befindlichen Broschüren. Lesen geschieht nahezu nebenbei und bedarf insgesamt keiner umfangreichen Arrangements.

Schlafen: Ist von Schlafen im Zug die Rede, muss zwischen dem Nachtschlaf im Nachtzug und dem Nickerchen während der Bahnfahrt unterschieden werden. Fahren die befragten Reisenden im Nachtzug, entscheiden sie sich bewusst für einen Schlaf- oder Liegeplatz, um die Reisezeit für sich optimal nutzen zu können.

Anders verhält es sich am Tag. Hier schließen die Reisenden hin und wieder für kurze Zeit die Augen, um sich auszuruhen und einmal ganz für sich allein zu sein. Der Zug ist ein willkommener Ort, um zu jeder Tageszeit schlafen zu können. Schlaf ist oft Teil des Regenerations- bzw. Vorbereitungsprogramms hinsichtlich der zeitlich folgenden Alltagssphäre. Am Morgen versuchen die Reisenden, die verkürzte Nacht schlafend noch etwas nachzuholen. Am Nachmittag oder Abend schlafen sie, um sich zu erholen. Gerade im Pendelalltag rechnen die Reisenden die Bahnzeit bewusst als Schlafenszeit mit ein, um ihn überhaupt bewältigen zu können. Bei größeren Entfernungen zwischen Wohn- und Arbeitsort sind die Zeitfenster für den Nachtschlaf zu Hause oft sehr begrenzt, so dass die Reisenden nahezu darauf angewiesen sind, im Rahmen der Bahnzeit schlafen zu können. Interessanterweise gehört der Zug zu den wenigen öffentlichen Orten, wo Schlafen als Zeitverwendung toleriert und in technischer Hinsicht sogar unterstützt wird.

Audio-visuelle Unterhaltung: Ebenfalls zur Zerstreuung und Entspannung hören viele der befragten Reisenden Musik oder Radio. Sie nutzen sowohl das Audioprogramm des Zuges als auch eigene Audiomedien. Musikhören ist v.a. eine Nebentätigkeit, um sich einer anderen Tätigkeit konzentrierter widmen zu können oder um sich generell den sozial-räumlichen Rahmenbedingungen des Bahnalltags zu entziehen. Musik unterstützt darüber hinaus auch die zeitliche Wahrnehmung der Bahnreise, indem der Fahrt ein musikalischer Rahmen gegeben wird. Anhand von Liedern oder auch Hörspielen wird die Bahnreisezeit konkret messbar, so dass die Reisenden ein Gefühl für das Fortschreiten der Reisezeit entwickeln können. Auch Filme während der Bahnfahrt, entweder im Videoprogramm der Bahn oder auf dem persönlichen Notebook stellen eine kurzweilige und v.a. auch individuelle Möglichkeit der Unterhaltung dar.

Landschaft, Luft und ‚Nichtstun‘: Sich mit ‚Nichtstun‘ zu beschäftigen, ist bei den befragten Reisenden eine im Zug durchaus gebräuchliche und beliebte Tätigkeit, wie es der Reisende Herr Schmitt darstellt:

“Und abends find ich das recht angenehm, weil ich sitze im Bahnhof, setz mich in die Bahn und ja, hab so 20 Minuten, 25 Minuten, wo ich einfach mal irgendwie, ja, irgendwie in die Luft gucken kann oder so. Nichts groß machen muss, na. Und dann kommt man hier am Bahnhof an, geht noch die paar Meter und ist dann zu Hause, ja.“ (Herr Schmitt, 10, 7-9)

Hier geht es darum, sich zurückzulehnen, die Gedanken schweifen zu lassen und einfach nur dazusitzen. Oftmals wird diese Zeitnutzung als Entspannung oder Abschalten definiert. Für viele Befragte ist es auf ihren Bahnreisen wichtig, dass sie für einen bestimmten Zeitraum die Möglichkeit haben, einfach nichts zu tun außer die Landschaft oder das Leben im Zug zu betrachten. Kramer (2005, 97) bringt dieses „qualifizierte Nichtstun“ mit Muße in Verbindung. Die Muße¹¹² ist ein Teil der Freizeit, dem keine bestimmten Aktivitäten zugewiesen werden. Durch sie gelingt es den Reisenden, ihren Alltag zu entschleunigen und v.a. auch die Übergänge zwischen den Alltagswelten zu realisieren.

Kommunikation mit Fremden und Bekannten: Das gemeinsame Gespräch ist eine der ältesten Beschäftigungen im Zug. Seit Beginn der Eisenbahn-Ära lädt die Zugatmosphäre dazu ein, sich mit anderen Menschen auszutauschen. Sich miteinander zu unterhalten ist auch bei den befragten Reisenden teilweise eine willkommene Gelegenheit, sich die Zeit zu vertreiben. Gegenstand der Unterhaltungen im Zug sind dabei eher allgemeine anlassbezogene Themen wie Erlebnisse im Bahnalltag oder auch Aktivitäten und persönliche Gegenstände, welche die Aufmerksamkeit der Mitreisenden auf sich ziehen.

In der Regel verbleiben die Gesprächspartner auf einer unverbindlichen und allgemeinen Ebene der Kommunikation. Die Befragten meines Samples zählen sich überwiegend nicht zu den Personen, die spontan andere Anwesende in ein Gespräch verwickeln. Wenn sich jedoch aus der Situation heraus eine Unterhaltung ergibt, beteiligen sie sich mehr oder weniger intensiv auch daran. Wichtig dabei ist, dass die Unterhaltung sie nicht von anderen Tätigkeiten abhält.

Insgesamt ist die Unterhaltung eine Art und Weise, sich gemeinsam die Zeit im Zug zu verkürzen. Die Reisezeit muss nicht mehr allein ausgehalten werden. In ähnlicher Weise nimmt dies auch der Reisende Herr Becker wahr:

„Wenn man aber dann zusammensitzt und dann schaut man sich so vielsagend an und manchmal entwickelt sich dann ein Gespräch, manchmal net oder manche fragen einen,

¹¹² Muße meint hier „jene Form von Entspannung und Vergnügen, die eine notwendige Voraussetzung für eigene schöpferische Fähigkeit, für kritische Rezeptivität oder beides bietet“ (Rosenmayr 1972, 222). Sie stellt einen bestimmten Zustand des „Sich-frei-Fühlens und Wohlbefindens“ (Rosenmayr 1972, 223) dar, welcher sowohl allein als auch in Gesellschaft mit anderen Personen erlebt werden kann. Damit wird noch einmal eine eigene Qualität von Freizeit oder Auszeit aufgezeigt, die für die Reisenden oftmals einen wichtigen Teil ihres Bahnalltags darstellt. Es finden Tätigkeiten als Selbstzweck statt, man agiert um seiner selbst Willen (de Grazia 1972).

wenn man etwas daliegen hat, wo man war, oder man spricht andere Leute an, oder irgendwelche so. Es ist schon immer so ne Sache, die man abschätzen muss, ob die jetzt gestört werden wollen oder net gestört werden wollen.“ (Herr Becker, 4, 94)

Anders verhält es sich mit Gesprächen unter bekannten Mitreisenden (Freunde, Nachbarn, Arbeitskollegen usw.). Hier wird die Reisezeit intensiv genutzt, um sich gegenseitig über Alltagserlebnisse und private Angelegenheiten auszutauschen. Kommunikation wird zu einer eigenständigen und geplanten Aktivität. Die befragten Reisenden des Samples sind dann bemüht, nebeneinander liegende Sitzplätze zu belegen, um eine Gesprächsatmosphäre gleich zu Beginn der Reise herzustellen.

Essen und Trinken: Während der Bahnfahrt zu essen und zu trinken ist für die befragten Reisenden sowohl Haupt- als auch Nebentätigkeit der Bahnzeit-Gestaltung. V.a. für längere Strecken nehmen sie sich in der Regel etwas Verpflegung mit, die am Platz verzehrt wird. Für einige Reisende ist auch der Besuch des Bordrestaurants fester Bestandteil der Bahnzeitgestaltung.

Handarbeit und unspezifische Freizeitbeschäftigungen: Nur wenige der befragten Reisenden verweisen in ihrem Tätigkeitsspektrum auf Freizeitbeschäftigungen jenseits der bisher genannten Aktivitäten. Einige haben es schon mit Stricken versucht, es dann aber als eher unpraktisch wieder verworfen. Andere Reisende wiederum nutzen die Zeit, um sich intensiver mit kleineren technischen Geräten wie Digitalkameras, Computerspielen oder ähnlichem zu beschäftigen. Diese Geräte sind kein integraler Bestandteil des routinierten Bahnalltags, sondern sind eher als kleine Abwechslung im sonst sehr festgelegten Bahnalltag zu verstehen.

Es zeigt sich, dass die Bahnreisezeit für unterschiedliche Arten von Aktivitäten verwertbar ist. Bewährte Beschäftigungen haben einen festen Platz im Bahnalltag der Reisenden. Neuere Tätigkeiten müssen sich erst behaupten. Der Faktor der Zeit spielt hierbei eine nicht unwesentliche Rolle. Die Tätigkeiten sollten zeitlich so flexibel einsetzbar sein, dass eine Unterbrechung oder Beendigung der Aktivitäten problemlos möglich ist.

7.3.5 Zusammenfassung: Zeit als Rahmenbedingung

Zeitliche Aneignung des Bahnalltags erfolgt in Form von Wahrnehmung und Nutzung der zeitlichen Rahmenbedingungen im Abgleich mit persönlichen Ressourcen. Es ist notwendig, dass die Reisenden zeitliche Strukturen bilden, verändern aber auch aushalten können. Ihnen obliegt es, den abstrakten Gegenstand Zeit individuell erlebbar und in einem weiteren Schritt auch handhabbar zu machen. Dabei ist der Umgang mit Zeit für die Akteure grundsätzlich nichts Neues. Die Besonderheit besteht darin, dass sie sich auf ihrer Bahnreise einem Fahrzeitplan unterwerfen, aus dem sie während der Fahrt nicht entkommen können. Sie sind gezwungen, sich mit der festgelegten Zeit zu arrangieren. Zusammenfassend lassen sich hinsichtlich der zeitlichen Aneignung des Bahnalltags folgende Erkenntnisse formulieren:

Zeitstrukturierung heißt, dass die arbeitsbedingt Bahnreisenden als mobile Akteure gefordert sind, Reisezeitpläne, Arbeitszeiten und private Zeiten in Einklang zu bringen. Im Rahmen der Tagesplanung muss auch die Bahnzeit vorbereitet werden. Die Übergänge zwischen den einzelnen Alltagsphasen werden nach Möglichkeit zeiteffektiv gestaltet. Warten im Übergang wäre unnötiger Zeitverlust. Allein Geschäftsreisende planen gerade den Übergang vom Zug in die nachfolgende Sphäre mit ausreichend Pufferzeit, um auch mental am Zielort anzukommen und fit zu sein. Die Planung des Mobilitätsalltags muss flexibel gestaltet sein, um auch auf Unvorhergesehenes (Zugausfall, kurzfristige Arbeitsüberstunden) nach Möglichkeit reagieren zu können. Nur ein stetes Haushalten mit unterschiedlichen Zeitplänen kann den Mobilitätsalltag aufrechterhalten. Die Befragten sind bestrebt, möglichst feste Arbeitszeitarrangements am Arbeitsplatz zu etablieren, um dem Alltag in seiner Gesamtheit eine erwartbare Struktur zu geben. Letztlich wird jedoch die private Zeit als wichtigste Flexibilitätsressource in der alltäglichen Zeitgestaltung betrachtet.

Zeitüberwindung weist darauf hin, dass die Reise nicht nur eine räumliche, sondern auch zeitliche Bewegung ist, mit der sich die Reisenden arrangieren müssen. Die Reisenden sind oftmals längere Zeit unterwegs, ohne auf den zeitlichen Verlauf der Fahrt Einfluss nehmen zu können. Sie formulieren aus dieser Situation der zeitlichen Fremdbestimmung heraus ein Limit, bis zu welchem für sie Bahnreisen in zeitlicher Perspektive ertragbar ist. Bis zu dieser Grenze wird die Nutzung der Bahnzeit als Vorteil wahrgenommen, jenseits davon gerät das positive Urteil ins Wanken. Als ähnlich unangenehm wird die Bahnreise wahrgenommen, wenn Unregelmäßigkeiten im Fahrplanverlauf auftreten und der gesamte individuelle Zeitplan ins Wanken gerät. Zeitknappheit im Arbeits- oder Privatalltag steht dann plötzlich Überschuss an Zeit im Zug gegenüber. Die Reisenden sind v.a. gefordert, ihre Gefühlswelt zu kontrollieren und mit kühlem Kopf das weitere Vorgehen zu arrangieren.

Hinsichtlich der Definition des Bahnfahrt als *Zeitraum* rekurren die Aussagen der befragten arbeitsbedingten Bahnreisenden v.a. auf den Zeitnutzungsaspekt. Bahnreisen muss sich in zeitlicher Perspektive auch lohnen. Der Doppelnutzen des Bahnfahrens (Beförderung und individuelle Zeitverwendung) wird stark hervorgehoben. Gleichzeitig wird dieser Zeitraum individuell rationalisiert, indem diese Zeit bestimmte Funktionen im Tagesablauf übernimmt. Die zentrale Ressource besteht darin, dass die Reisenden im Zug Zeit für den Übergang zwischen den unterschiedlichen Alltagsphären haben. Viele Reisende honorieren es in hohem Maße, die Zugfahrt als Eigenzeit für ganz persönliche Belange zu nutzen. Hier sind sie in ihrem Tun unabhängig von Arbeitsplatz und Familie.

Das Thema *Zeitgestaltung* verweist auf eine breite Palette an Reisetätigkeiten, die jedoch bei genauerem Hinsehen eng an den Möglichkeiten im Zug orientiert sind. So lassen sich v.a. weitestgehend raumunabhängige ‚Standard-Tätigkeiten‘ finden. Hauptbeschäftigungen sind Lesen, Schlafen, Essen und die Unterhaltung mit Anwesenden. Seit einigen Jahrzehnten ist die Nutzung von Audio-Technik

dazu gekommen. Erst seit vergleichsweise kurzer Zeit spielen portable technische Geräte (wie Telefon, Laptop) eine wichtige Rolle. Die befragten arbeitsbedingten Bahnreisenden gestalten ihre Zeit während der Fahrt sehr bewusst. Freizeittätigkeiten spielen eine große Rolle, selbst bei Reisenden, die überwiegend im Zug arbeiten. Insofern unterscheiden sich die Tätigkeiten der arbeitsbedingt Bahnreisenden oftmals nicht grundlegend von anderen Reisenden. Was sie jedoch auszeichnet, ist die mehrheitlich kontrollierte Planung einzelner Tätigkeiten zur Reisezeitgestaltung. „Nutze die Reisezeit!“ könnte das Motto dieser Personen lauten. Damit gleicht die Zeitgestaltung einer Managementaufgabe, die unter Umständen viel Geduld erfordert. Die Reisezeit ist so flexibel zu planen, dass die arbeitsbedingten Reisenden bei Zeit-Störungen weiterhin die Ruhe bewahren, sich Alternativen zurechtlegen können und nicht sofort in Panik verfallen, was für die Erfüllung der Aufgaben am Zielort kontraproduktiv wäre. Am Zielort müssen sie ausgeruht und vorbereitet sein, um gute Arbeit (ob am Arbeitsplatz, Dienstort oder zu Hause) leisten zu können.

Insgesamt meint zeitliche Aneignung das Managen unterschiedlicher Zeitstrukturen im Alltag der arbeitsbedingten Reisenden. Es ist ein Austarieren von Flexibilität und festen Strukturen. Darüber hinaus erfordert zeitliche Aneignung das Aushalten von zunächst ‚undefinierter‘ Zeit sowie den professionellen Umgang mit Zeitdiskrepanzen. Treffen mehrere Zeit-Regime aufeinander, liegt es an den Personen selbst, zeitliche Schieflagen, wie es bei Verspätungen der Fall ist, innerlich zu verarbeiten und äußerlich in ein neues Zeitgefüge einzupassen. Letztlich obliegt es den arbeitsbedingten Bahnreisenden, freie Zeitfenster als solche zu erkennen und aktiv zu gestalten. Als arbeitsbedingt Bahnreisende haben sie es einerseits leichter, Bahnreisezeiten aufgrund ihrer Erfahrungen optimal auszufüllen und mit der Zeit im Zug sinnvoll umzugehen. Andererseits befinden sie sich in der Situation, dass das Bahnreisen nur ein Teil der Alltagsgestaltung ist und sie sich mitunter rechtfertigen müssen, wie die Reisezeit gestaltet wurde oder weshalb Termine nicht eingehalten werden konnten. Sie stehen unter zeitlichem Druck, der von der Seite der Erwerbsarbeit und/oder der Familie ausgeübt wird und dem sie durch gutes Zeitmanagement gerecht werden müssen. Entsprechend ist auch die zeitliche Aneignung eine wesentliche Kompetenz, die es zu entwickeln und optimieren gilt.

7.4 Soziale Aneignung

„Alle Beziehungen von Menschen untereinander ruhen selbstverständlich darauf, daß sie etwas voneinander wissen. [...] (Es) kennt jeder den anderen, mit dem er zu tun hat, im großen und ganzen soweit richtig, daß Verkehr und Verhältnis möglich wird. Daß man weiß, mit wem man es zu tun hat, ist die erste Bedingung, überhaupt mit jemandem etwas zu tun zu haben“ (Simmel 1923, 256).

So unterschiedlich die Bahnreisenden in ihrer Lebensführung sind, so sehr gleichen sie sich während einer gemeinsamen Bahnfahrt in ihrem Status als Reisende. Sie sind zusammen als Bahnkunden im Zugwagen bzw. –abteil an-

wesend, um von A nach B befördert zu werden. Hiermit ist der Grundstein für sozialen Austausch gelegt, egal, ob soziale Kontakte vor der Fahrt bestanden oder nicht, Allein schon die Tatsache, als Bahnreisende kollektiv im Zug zu sitzen, qualifiziert alle zum sozialen Kontakt. Entsprechend darf in den Ausführungen zur Aneignung des Bahnalltags die Dimension der sozialen Aneignung keineswegs fehlen.

Ausgangsbedingungen sozialer Aneignung im Bahnalltag

Aufgrund der technisch-räumlichen Konstruktion des Zuges (vgl. Kapitel 7.2) sind die Rahmenbedingungen des sozialen Austauschs von besonderen Prämissen geprägt. Mehrheitlich einander unbekannte Reisende befinden sich für eine festgelegte Zeitspanne in einem fahrenden öffentlichen, jedoch abgeschlossenen Raum. Die Atmosphäre ist grundsätzlich von Anonymität geprägt, die hin und wieder von privaten Einflüssen durchbrochen wird, wenn bspw. einander Fremde ins Gespräch kommen, Reisende Telefonate führen oder auch einfach miterlebt wird, wie sich Eltern mit ihren Kindern beschäftigen.

Die Anwesenden müssen in diesem öffentlichen Verkehrsmittel damit rechnen, dass ihr Tun und Handeln von anderen Mitreisenden wahrgenommen oder sogar beobachtet wird, und dass auch sie auf die Anwesenheit anderer Fahrgäste reagieren. Möglicherweise erfahren die Reisenden mehr Privates voneinander als ihnen angenehm ist. Den Anwesenden obliegt es zu klären, welches Maß ‚fremder‘ Privatheit sie sich gegenseitig zumuten wollen und dürfen.

Der Zug stellt somit eine besondere „Interaktionsöffentlichkeit“ (Koenen 2003, 157) dar. Die Reisenden sind die ganze Reisezeit über einander präsent und nehmen sich wahr, indem sie sich zumindest wechselseitig anschauen und mustern. Simmel (1992, 722) beschreibt diese Bezugnahme als „unmittelbarste und reinste Wechselbeziehung“ zwischen Individuen. Es findet stets eine irgendwie geartete intendierte und unintendierte Interaktion unter den Mitreisenden statt. Sozialität ist zum Greifen nah.

Dieses interaktive Miteinander gestaltet sich auf sehr unterschiedliche Art und Weise. Dick (2001) spricht bspw. von dem – öffentlichen Verkehrsmitteln inhärenten – Phänomen der „soziale[n] Hilflosigkeit“. Das Problem liegt hierbei darin, dass die Reisenden normalerweise über eine bestimmte Zeit (definiert durch Abfahrts- und Ankunftsort) mit in der Regel ihnen nicht bekannten Menschen eng beieinander sitzen oder stehen. Um die soziale Spannung in Form von Neugier, Aufregung, Abneigung, Interesse, Sympathie usw. zu meistern, gibt es zwei Möglichkeiten: Die Reisenden kommen entweder miteinander ins (kurze, unverbindliche oder vielleicht auch angeregte) Gespräch oder sie schweigen sich beharrlich an. Beide Varianten resultieren grundsätzlich aus einer individuellen Verhaltensunsicherheit, die typisch ist für Sozialität in öffentlichen Verkehrsmitteln. Sie zeigt sich in etwa darin, dass die Anwesenden hin und wieder oberflächliche Höflichkeits-Kurz-Konversationen führen, indem bspw. nach dem Reiseziel, der Uhrzeit oder dem Weg ins Bordbistro gefragt

wird. Die Reisenden müssen situativ entscheiden, wie viel an sozialer Fremdheit sie im Verlauf der Reise beibehalten oder auflösen wollen. Dick (2001, 138) sieht in dem Umgang mit dieser so genannten „intrakulturellen Fremdheit“ während der Zugfahrt eine Herausforderung für das soziale Miteinander, der sich die Anwesenden im Zug stets und immer wieder aufs Neue stellen müssen. Miteinander zu kommunizieren ist ein wesentlich schwierigerer Schritt im Rahmen des sozialen Austauschs unter Bahnreisenden als reine Interaktion, wie in Kapitel 3.2 bereits ausführlich dargestellt wurde.

Bevorzugt wird in der Regel die Anwesenheit ohne Kommunikation. Diese Auffassung hat sich jedoch erst im Laufe der Eisenbahn-Zeit entwickelt. In den frühen Jahren der Eisenbahngeschichte galt gerade die Bahn als Kommunikationsraum und –mittel (Berger 1995). Die Reisenden mussten erst lernen, sich in Massenverkehrsmitteln wie der Eisenbahn miteinander zu arrangieren. Vorher war das Reisen eher ein Privileg ausgewählter Vertreter höherer Schichten gewesen. Durch die Einführung des Massentransports fand sich in den Abteilen der Züge eine unkalkulierbare Mischung von Reisenden zusammen, die in unterschiedlich Weise ein „diffuses Unbehagen“ (Berger 1995, 106) empfanden, wie es bspw. aus einem Leserbrief von 1838 (Schivelbusch 2007, 73) hervorgeht:

„Was die innere Raumordnung der Eisenbahnwagen betrifft, so bitte ich das Publikum zu überlegen, ob die Bequemlichkeit nicht verbessert werden könnte, indem man einige Wagen so einrichtet, dass die Reisenden einander den Rücken zukehren und durch eine über die gesamte Wagenlänge sich hinziehende Fensterreihe die Landschaft betrachten. Auf diese Weise könnte jemand, der eine Rundreise etwa von Southhampton oder Bristol aus unternimmt, die Landschaft auf beiden Seiten der Strecke betrachten; und dies wäre sicherlich angenehmer als ein ununterbrochenes drei- oder vierstündiges physiognomisches Studium in Ermangelung einer besseren Beschäftigung.“

Diese „moderne Anwesenheitsform“, wie Berger sie nennt, wird dadurch möglich, dass die gemeinsame Anwesenheit der Reisenden von „Nicht-Wiederholbarkeit“ und „hochgradiger Beliebigkeit“ geprägt ist (Berger 1995, 105). Die von Luhmann (1996, 562) beschriebene „institutionelle Erlaubnis“ nicht kommunizieren zu müssen, ist im heutigen Bahnalltag eine Selbstverständlichkeit. Das Dilemma der sozialen Hilflosigkeit lässt sich besser bewältigen, wenn die Rahmenbedingungen die soziale Unbeteiligung fördern. Wo Ruheabteile eingerichtet sind, die Sitze größeren Abstand haben und die Infrastruktur das Hören von Radioprogrammen ermöglicht, fällt es den Reisenden leichter, nicht notwendigerweise miteinander kommunizieren zu müssen, auch wenn sie die Anwesenheit anderer Reisender sehr wohl registrieren.

Dieses Verhalten, letztlich ein Charakteristikum vieler tagtäglicher Begegnungen in der „anonymen Umgebung moderner sozialer Tätigkeiten“ (Giddens 1997, 104), bezeichnet Giddens (1997, 104) mit Verweis auf Goffman (1963,

83ff) als „höfliche Nichtbeachtung“¹¹³. Die Akteure sind bemüht, sich in ihren Handlungen möglichst nicht aufeinander zu beziehen und nicht miteinander in direkten Kontakt zu kommen.

Diese „sorgfältig registrierte Darstellung verbindlicher Abstandhaltung“ (Giddens 1997, 104) wird von Goffman auch als wechselseitiges „Abblenden der Lichter“ – „Dimming of lights“ (Goffman 1963, 84; Giddens 1987, 123) – bezeichnet. Dieses Verhalten ermöglicht es, sich in sozialen Situationen mit einander fremden Menschen problemlos zu bewegen. Die Akteure entscheiden darüber, was für sie anwesend sein soll. „Wie könnte man anders sich in einem Restaurant unterhalten, sich im Theaterfoyer verabreden, Fernsehaufnahmen durchführen, Schlangestehen für den Bus oder auch nur Autofahren?“ (Luhmann 1996, 564). Diese Nichtbeachtung erfordert in ähnlicher Weise wie die direkte Kommunikation die ständige Aufmerksamkeit der Beteiligten. Wichtig dabei ist u.a., dass der wechselseitige Blick gegenseitige Anerkennung und Versicherung signalisiert und keine böswilligen Absichten erkennen lässt.

Gerade Sitznachbarn im Zug sind in der Regel darum bemüht, die gemeinsame Anwesenheit so unauffällig wie möglich zu gestalten, indem es nur hin und wieder zu einem kurzen Lächeln, Zunicken oder einer hilfreichen Geste kommt¹¹⁴. Es muss sozusagen auch bei Nichtbeachtung stets der richtige Ton getroffen werden, um zu vermeiden, dass die andere Person das Gefühl bekommt, etwas sei nicht in Ordnung (Goffman 1963; Giddens 1987). Die überwiegende Zeit versuchen die meisten Reisenden, sich höflich und unbemerkt aus dem Weg zu gehen, indem sie sich eigenen Tätigkeiten widmen, aus dem Fenster oder in die Luft schauen.

Sozialität im Zug bedeutet für die Bahnreisenden, dass sie sich stets im Austausch mit anderen Mitreisenden befinden und ihr eigenes Verhalten das soziale Gefüge beeinflussen, indem sie sich für einen Sitzplatz, einen Sitznachbarn und die soziale Umgebung ihres Sitzplatzes entscheiden.

¹¹³ Der Begriff der „höflichen Nichtbeachtung“, bei Goffman „civil inattention“, ist Bestandteil von Goffmans theoretischen Ausführungen zum Thema „Co-Presence“, welches später von Giddens aufgenommen wurde. Co-Presence ist als Überbegriff zu betrachten, der Interaktionen in „focused“ oder „unfocused interaction“ unterteilt. Dabei bedeutet unfocused interaction aus Goffmans Perspektive, dass Individuen, welche in bestimmten Situationen gemeinsam und gleichzeitig anwesend sind, sich ihrer gegenseitigen Anwesenheit in bestimmter Art und Weise bewusst sind (Goffman 1963, 33ff).

¹¹⁴ Simmel hat in seinem „Exkurs über die Soziologie der Sinne“ (1992, 722ff) das Phänomen betrachtet, wie die räumliche Nähe zwischen Menschen eine sowohl „soziierende“ als auch „dissoziierende“ Wirkung der Sinne provoziert. Als „unmittelbarste“ und „reinste“ Wechselbeziehung gilt der gegenseitige Blickkontakt. „In dem Blick, der den Anderen in sich aufnimmt, offenbart man sich selbst...“ (Simmel 1992, 724). Die eigenen Gefühle werden im Gesichtsausdruck widergespiegelt.

Wo findet soziale Aneignung statt?

„wo Menschen auf Menschen treffen, regiert das Unvorhergesehene, gibt es nie Langeweile und immer Überraschungen. Schöne natürlich, aber auch solche, die eigentlich keiner braucht. [...] ‚Jeder Zug ist eine Wundertüte‘“. (Deutsche Bahn AG 2004a, 40)

Für die Gestaltung des Bahnalltags der arbeitsbedingt Bahnreisenden spielt das soziale Umfeld eine wesentliche Rolle. Einerseits können sie mit ihren Tätigkeiten die Aufmerksamkeit anderer ungewollt auf sich ziehen. Andererseits lassen sich Störungen durch Mitreisende nicht beheben wie ein technisches Problem. Die Reisenden sind gefordert, sich auch ihre soziale Umwelt anzueignen, indem sie sich mit den unterschiedlichen sozialen Einflüssen arrangieren. Damit ist nicht nur der Platznachbar gemeint, sondern auch das Zugbegleitpersonal, welches Ansprechpartner und Aufsichtsperson zugleich ist und zum Bahnalltag dazu gehört. Darüber hinaus müssen die Akteure auch die Öffentlichkeit als soziale Gesamtheit betrachten, um sich individuell einrichten zu können.

Soziale Aneignung meint an dieser Stelle die Wahrnehmung und Nutzung der sozialen Rahmenbedingungen (Mitreisende und Zugpersonal) in Abgleich mit persönlichen Ressourcen zur Produktion und Reproduktion individueller Reiseverständnisse und Bahnpraktiken bei der Ausgestaltung des arbeitsbedingten Bahnfahrens. Im Folgenden soll soziale Aneignung hinsichtlich der vier nachstehenden Schwerpunkte betrachtet werden:

	Technik	Zeit	Sozialität	Raum
Bahnstruktur	Fahrkarte	Zeitstrukturierung	Zugbegleiter	
Mobilität und Verkehr	Eisenbahn als Verkehrsmittel	Zeitüberwindung	Überwindung von Abwesenheit	
Zug fahren	Zug als Infrastruktur	Zug als Zeitraum	Zugöffentlichkeit	
Reisende im Zug	Persönliche Technik	Zeitgestaltung	Arrangements der Mitreisenden	

Tabelle 15: Empirisch erarbeitete Bereiche sozialer Aneignung

Zugbegleiter: Die Koordination der Arrangements unter den Reisenden überwachen die Zugbegleiter als Vertreter des Bahnunternehmens. Sie sind struktureller Bestandteil des Bahnsystems und somit als soziale Rahmenbedingung angeordnet. Ihre Aufgabe ist es, die Reisenden zu betreuen, aber auch zu überwachen, um eine weitestgehend harmonische Zuggemeinschaft herzustellen.

Überwindung von Abwesenheit: Sozialität in Bezug auf das Themenfeld Mobilität und Verkehr bedeutet die Überwindung einer Entfernung in Anwesenheit

meist einander fremder Menschen und in Abwesenheit von einander Bekannten. Mobilität und konkret Bahnfahren verweisen somit auf die Verbindung von sozialen Bezugspunkten in zeit-räumlicher Perspektive. Man fährt von jemandem zu jemandem. Für die befragten Bahnreisenden ist es ein Unterwegssein zwischen Kollegen, Vorgesetzten, Familie und Freunden.

Zugöffentlichkeit: Sozialität findet beim Zugfahren zunächst ihren Ausdruck in der Dichotomie zwischen Privatheit und Öffentlichkeit. Die Reisenden sind in der Zug-Öffentlichkeit Teil eines sozialen Ganzen, das in seiner Zusammensetzung ständig wechselt und unterschiedliche Fremdheitsgrade einschließt. Trotzdem wollen sie sich als private Individuen behaupten, da gerade im Vergleich zu anderen öffentlichen Orten, denen in der Regel gemeinsame Funktionen zugeschrieben werden, der Zug zunehmend einen Ort darstellt, den die Anwesenden auf vielfältige Weise individuell nutzen können. folglich müssen bestimmte soziale Arrangements untereinander getroffen werden.

Arrangements der Mitreisenden: Die vierte Dimension sozialer Aneignung beschäftigt sich mit den konkreten Arrangements der anwesenden Bahnreisenden. Sich in der Zugöffentlichkeit zu verhalten ist nur ein Aspekt davon. Individuelle Befindlichkeiten mit dem Platznachbarn oder in der mittelbaren Nähe sitzenden Reisenden zu klären, erfordert dann weitergehende Strategien und Kompetenzen.

7.4.1 Zugbegleiter

	Technik	Zeit	Sozialität	Raum
Bahnstruktur	Fahrkarte	Zeitstrukturierung	Zugbegleiter	
Mobilität und Verkehr	Eisenbahn als Verkehrsmittel	Zeitüberwindung	Überwindung von Abwesenheit	
Zug fahren	Zug als Infrastruktur	Zug als Zeitraum	Zugöffentlichkeit	
Reisende im Zug	Persönliche Technik	Zeitgestaltung	Arrangements der Mitreisenden	

Tabelle 16: Soziale Aneignung hinsichtlich des Bahnpersonals

Im Zug können die Reisenden auf drei Berufsgruppen des Bahnunternehmens treffen: Lokführer, Zugbegleiter und evtl. Personal des Bordrestaurants. Von be-

sonderem Interesse ist an dieser Stelle das Zugbegleitpersonal als Ansprechpartner und Kontrolleur der Reisenden.¹¹⁵ Im Rahmen der Untersuchung hat sich erneut gezeigt, dass die arbeitsbedingt Bahnreisenden dem Zugbegleitpersonal Funktionen und Rollen zuschreiben, die über die obligatorische Kontrollleistung, welche von den Befragten mehrheitlich als durchaus legitim wahrgenommen wird, hinausgehen.

Wahrnehmung des Personals

Die Wahrnehmung des Zugbegleitpersonals durch die befragten arbeitsbedingt Bahnreisenden ergibt ein differenziertes, teilweise aber auch diffuses Bild. Obwohl das Zugbegleitpersonal neben anderen Bahnreiseaspekten einen obligatorischen Bestandteil des Bahnalltags darstellt, ist es für den individuellen Alltag der Befragten eher von geringer Relevanz. Die Reisenden beurteilen ihre persönlichen Bahnfahrkompetenzen als ausreichend genug, um sich im Bahnfahrssystem gut ohne fremde Hilfe durch das Zugbegleiteteam zurecht zu finden, wie es auch Frau Ebert schildert:

„Ah, ich glaube, weil ich Vielfahrerin bin und mich ganz sicher fühle mit Zügen und wenig Beratungsbedarf habe, mir die Sachen selber organisiere, weiß was ich will, wo ich hin will und wenn ich ne Verspätung habe, dann in der Regel mir das selber organisiere, also wenig Bedarf habe, mich an den Zugbegleiter zu wenden, außer, dass der meine Fahrkarte abstempelt und deswegen fällt der mir dann nur dann auf, wenn er besonders unfreundlich ist oder besonders freundlich ist oder wenn es eine härtere Situation ist, wo was etwas nicht gut funktioniert, aber in der Regel ist er eben für mich nicht wichtig.“ (Frau Ebert, 13, 208)

Es ist festzustellen, dass die befragten Reisenden eher wenig auf das Personal achten. Die Interaktionen beschränken sich in der Regel auf die Fahrkartenkontrolle und selbst diese verläuft in routinierten Bahnen.

Die diffuse Wahrnehmung zeigt sich u.a. auch in der uneinheitlichen Bezeichnung als Schaffner, Zugbegleiter, Kundenbetreuer oder Bahnbeamte. Wenn gleich Zugbegleiter die formal ‚richtige‘ bzw. aktuelle Benennung ist, bleiben ältere Termini parallel bestehen. Auch der Reisende Herr Klemmer ist in seiner Begriffswahl sehr beliebig:

„Ja, diese Zugbegleiter, diese, früher nannte man sie Schaffner, heute, was weiß ich, Kundenbetreuer oder so, kennt man auch schon [lachen], also, dass sind vielleicht so zwanzig verschiedene, die immer mal wieder fahren...“ (Herr Klemmer, 8, 56)

Einige der befragten Reisenden orientieren ihre Begriffswahl auch am Auftreten der Mitarbeiter oder wählen bewusst die Bezeichnung, die aus ihrer Perspektive am besten das Zugpersonal verkörpert. Trotz unterschiedlicher Titulierung sind

¹¹⁵ Vgl. zur Besonderheit der Beziehung Zugbegleiter – Bahnreisende die Ausführungen von Poppitz 2003; Poppitz/Brückner 2004 sowie Poppitz 2006.

sich alle Befragten einig, dass eine der wichtigsten Aufgaben der Zugbegleiter darin besteht, im Krisenfall vor Ort den Reisenden zu helfen und im Streitfall zu schlichten. Bei Problemen der Befragten im Reiseverlauf (z.B. durch Zeitverzögerungen), erwarten sie, dass ihnen vom Personal sofort und unkompliziert geholfen wird.

Gleichzeitig empfinden sie den Mitarbeitern gegenüber sowohl Respekt als auch Mitleid in Bezug auf den Aufgabenbereich und die vom Unternehmen an jene gestellten Anforderungen. In ihren Augen gleicht die Ausübung des Berufes Zugbegleiter manchmal der Quadratur des Kreises und es ist ihnen bewusst, dass die Mitarbeiter eigentlich zwischen zwei Stühlen – Unternehmensauftrag und Kundenwünsche – sitzen. Trotzdem würden sie ihr Verhalten dem Personal gegenüber kaum ändern wollen.

Darüber hinaus kommt als Ambivalenz zum Tragen, dass die Zugbegleiter zwar nicht immer notwendig, aber auch nicht beliebig ersetzbar sind. Gerade für Pendelreisende stellen regelmäßig wiederkehrende Zugbegleiter eine angenehme Konstante im Bahnalltag dar. Durch die teilweise kontinuierliche Begegnung entwickelt sich eine anonyme Vertrautheit. Die Reisenden schätzen z.B. das ungeschriebene Privileg, die Fahrkarte bei der Kontrolle nicht immer zeigen zu müssen oder bei Problemen eine zuvorkommende Behandlung zu erfahren, wie den Schilderungen des Reisenden Herrn Weigel zu entnehmen ist:

„Du vergisst Deine Fahrkarte z.B. Das ist, bei Pendler ist so, wenn ich meine Fahrkarte vergesse, kann der den regulären Preis verlangen. Kann also zu mir sagen „gut, ok, alles klar, ich stell Dir ein Ticket aus“. Und wenn ich meine Fahrkarte vergessen hab, ich renn gleich am Anfang hin, bevor ich in Zug einsteig, erklär das dem, sag „ich hab meine Fahrkarte vergessen“, sag, „ich bin Pendler“, hoffentlich gibt's ka Problem net. Also, ich musst noch nie zahl'n.“ (Herr Weigel, 30, 388)

Nur besonders engagiertes oder negatives Handeln bleibt den Reisenden in Erinnerung und prägt die Wahrnehmung des Personals. Die Befragten gehen oftmals von unterschiedlichen Kompetenzniveaus der Zugbegleiter in Abhängigkeit von Zugprodukt, Zugklasse und Geschlecht aus. Den Mitarbeitern im Fernverkehr schreiben sie höhere soziale und inhaltliche Kompetenzen zu als den Kollegen im Nahverkehr. Andererseits haben sie den Eindruck, dass ihnen das Nahverkehrspersonal oftmals vertrauter und kollegialer gegenüber tritt, während im Fernverkehr eine größere Distanz zwischen Personal und Reisenden herrscht. Den Zugbegleitern der 1. Klasse billigen sie teilweise eine höhere Professionalität zu als den Mitarbeitern in der 2. Klasse. Schließlich meinen einige Befragte, dass gerade in Krisensituationen Zugbegleiter kompetenter als Zugbegleiterinnen agieren können.

Die Erwartungen an die Zugbegleiter sind unterschiedlicher Natur. Einem Teil der Befragten ist es wichtig, dass die Zugbegleiter Fahrkartenkontrolleure sind und diese Rolle auch weiterhin ausfüllen. Andere Bahnreisende wiederum betrachten die soziale Kontrolle der Reisenden und nicht die Fahrkartenkontrolle als zentrale Aufgabe. Es gehört aus ihrer Perspektive unbedingt in den Verant-

wortungsbereich des Personals, soziale Sicherheit im Zug zu gewährleisten. Gerade im Nahverkehr – wo es aufgrund des Reisendenklientels eher zu Auseinandersetzungen kommt – erachten sie es als enorm wichtig, den Zugbegleiter als Beschützer und Schlichtungsinstanz im Zug zu wissen.

Arrangements mit den Zugbegleitern

Allgemein ist der Kontakt zum Zugbegleiter aus Sicht der Befragten von höflicher Distanz geprägt. Es sind zwei Arten von Interaktionen zu unterscheiden. Die Kontrollinteraktion wird vom Zugpersonal initiiert und ist routinierter Bestandteil des Bahnalltags. Die Reisenden sind darauf vorbereitet, dass sie von einem Mitarbeiter zur Vorlage der Fahrkarte aufgefordert werden.

Die Serviceinteraktion dagegen wird sowohl vom Personal als auch von den Reisenden herbeigeführt. Hierbei stehen v.a. Fragen der Reisenden oder Serviceangebote des Unternehmens im Vordergrund. In beiden Situationen kommt es für die Reisenden sehr darauf an, wie sich auf sozialer Ebene das Gespräch mit dem Zugbegleiter gestaltet. Grundsätzlich nehmen sie die Haltung ein, dass man als Reisender dem Personal gegenüber eine gewisse Freundlichkeit zeigen sollte. Sie lassen sich aber auch gern vom Verhalten des Zugbegleiters beeinflussen. Sie nehmen die Stimmung des Personals in der Interaktion auf und spiegeln diese, wie Herr Schöneberg, in ähnlicher Weise zurück:

„Und, da kann ich schon verstehen, dass der Schaffner jetzt nicht jedem einzelnen die Füße küssen will. Und also, deswegen, mach ich das z.B. schon so, dass ich, wenn ich ne Fahrkarte mit BahnCard z.B. hab, dass ich die BahnCard auch schon in der Hand habe, und nicht extra noch warte bis der sagt ‚Können Sie mir auch noch mal Ihre BahnCard zeigen‘, also, das fänd ich dann auch ein bisschen unhöflich. Das machen aber auch etliche Fahrgäste. Und, oder, ich finde, wenn der Schaffner z.B. sagt ‚Guten Tag‘ dann sag ich auch ‚Guten Tag‘, ja, also, da versuch ich schon, mich irgendwie korrekt zu verhalten.“ (Herr Schöneberg, 18, 310)

Die meisten befragten Reisenden versuchen, den Kontakt nach Möglichkeit problemlos ablaufen zu lassen, um die Kontrollsituation nicht unnötig zu verlängern. Diese aktive Mitarbeit hilft ihnen, nicht länger als notwendig von ihren Tätigkeiten abgehalten zu werden und hinsichtlich der Anwesenheit zahlreicher Dritter auch kein Aufsehen im Zug zu erregen. Wenn das Personal allerdings die gewünschte Freundlichkeit vermissen lässt, dann stellen auch sie eine kühle Distanz in der Interaktion her.

Obwohl die befragten Reisenden normalerweise eher wenig Kontakt zum Personal suchen, formulieren sie für prekäre (Verspätungs-)Situationen den Anspruch, umfassend und richtig vom Personal beraten zu werden. Dann suchen sie entweder die Zugbegleiter direkt auf oder warten ungeduldig, bis ein Mitarbeiter an ihrem Platz vorbeikommt. Sie erwarten klare Auskünfte und v.a. Hilfestellung bei der Organisation des weiteren Reiseverlaufes. Ähnlich hartnäckig verhalten sie sich in Situationen, in denen die Reisenden der Meinung sind, richtig gehandelt zu haben, wie das Beispiel des Reisenden Herrn König verdeutlicht:

„hab dann gesagt, gut und ich möchte eine Fahrkarte zu dem und dem Ort haben, mit dem und dem Zuschlag dann damit bei, hin und zurück. Und das ging nicht hin und zurück, ich konnte nur eine Anschlussfahrkarte für die Hinfahrt bekommen und eine Rückfahrkarte, wobei dann nur bei dem einen ein Zuschlag mit bei sein konnte, irgendwie so was. Und da hab ich, glaub ich, ne viertel Stunde für gebraucht [...] also ich hatte dann gar nicht gesehen, dass da der Zuschlag nicht mit drauf war und dann hat beim Folgezug der Zugbegleiter dann Zuschlag plus da diese Zusatzgebühr haben wollen. Da hab ich gesagt: Nö, Zusatzgebühr zahl ich nicht, ich hab die Fahrkarte grad von ihrem Kollegen gekriegt für das was ich gesagt hab! Da war dann halt ein bisschen Streit.“ (Herr König, 20, 124-131)

In so einem Fall ist es den Reisenden oftmals auch gleichgültig, ob sie in der Zugöffentlichkeit als Störer auffallen. Sie fühlen sich in ihrer Bahnfahrerkompetenz verletzt und möchten dem Zugpersonal gegenüber nicht klein begeben.

Wenn bei Service-Interaktionen die Zugbegleiter aktiv Serviceangebote v.a. aus dem gastronomischen Bereich anbieten, verhalten sich die arbeitsbedingt Bahnreisenden ebenfalls sehr unterschiedlich. Ein Teil der Befragten begrüßte diese Leistung als angenehme Geste im Bahnalltag. Andere Reisende wiederum wollen von dem so genannten Am-Platz-Service nichts wissen. Ihrer Ansicht nach ist diese Leistung überflüssig, da alle Reisenden gut selbst ins Bordrestaurant gehen und ihre Speisen und Getränke verlangen könnten.

7.4.2 Überwindung von Abwesenheit

	Technik	Zeit	Sozialität	Raum
Bahnstruktur	Fahrkarte	Zeitstrukturierung	Zugbegleiter	
Mobilität und Verkehr	Eisenbahn als Verkehrsmittel	Zeitüberwindung	Überwindung von Abwesenheit	
Zug fahren	Zug als Infrastruktur	Zug als Zeitraum	Zugöffentlichkeit	
Reisende im Zug	Persönliche Technik	Zeitgestaltung	Arrangements der Mitreisenden	

Tabelle 17: Soziale Aneignung als Überwindung von Abwesenheit

„Als in der Bahn ein Mann anfängt, mit seinem Revers zu telefonieren, wechsele ich das Abteil. Mit der Vermehrung der Telefone sind die Entfernungen größer geworden, oder besser, die Menschen bringen viel mehr Zeit bei den Entfernten, Abwesenden zu.“ (Willemsen 2004, 35)

Was Roger Willemsen (2004) in seinem Buch „Deutschlandreise“ festhält, ist auch im Rahmen der vorliegenden Erhebungen zentrales Thema der sozialen Aneignung des Bahnalltags geworden. Die häufige Kommunikation mit Per-

sonen, die nicht selbst im Zug anwesend sind, zeigt sich, welche Rolle die Abwesenheit aus Sozialbeziehungen hat. Abwesenheit muss mit der Bahnreise überwunden werden. Hierbei sind zwei Perspektiven zu berücksichtigen. Es geht zunächst um die Verarbeitung von Abwesenheit als Reisender aus den jeweiligen sozialen Kontexten. Die arbeitsbedingt Bahnreisenden sind diejenigen, die aufgrund ihrer Mobilität als Abwesende definiert werden. Gleichzeitig werden während der Bahnfahrt die Bekannten außerhalb des Zuges zu Abwesenden des Bahnalltagsgefüges, zu denen ein Kontakt hergestellt wird. Auch dieses neue Verhältnis von gleichzeitig Anwesenden und Abwesenden muss durch die Reisenden definiert werden.

Abwesenheit von Bekannten

Abwesenheit lässt sich beschreiben als das zeit-räumliche voneinander Entferntsein einander bekannter Personen des Alltags. Die arbeitsbedingt Reisenden fahren in Abwesenheit von Kollegen, Vorgesetzten, Familie und Freunden Zug. Diese Abwesenheit von Arbeitsplatz und/oder Wohnort ist von den Reisenden genauso vorzubereiten wie die Reise selbst. Dazu gehört bspw. die Klärung von Aufgaben und Terminen in Abwesenheit oder die Schaffung von Möglichkeiten zur gemeinsamen Kommunikation trotz Mobilität. Es sind Absprachen zu Häufigkeit und Dauer der Abwesenheit notwendig. Treten Unregelmäßigkeiten auf, können die Akteure in Erklärungsnot geraten, wie Frau Baumann illustriert:

„Letztens als ich so spät gekommen war, hatt ich dann das dumme, dass mein Handy leer war, ich hab so nen Prepaid-Vertrag, war nix mehr drauf. Konnte noch nicht mal mehr ne sms schicken. Und nahm noch einen Zug später als ich meinem Mann angedroht hatte, dass ich tun würde. Das heißt, die Kinder ham gedacht, ich komm um kurz vor 9, und war halt, kam ich halt erst kurz vor 10. Und da hat dann die ältere mich angerufen, um 20 vor 10, da war ich in der vorletzten Station der S-Bahn, warum ich denn noch nicht zu Hause sei.“ (Frau Baumann, 19,183)

Zum Umgang mit Abwesenheit gehört auch deren Aushalten. Die arbeitsbedingt Reisenden sind nicht bei ihrer Familie, wenn es um das Erleben und das Mitgestalten des Alltags geht. Gerade bei langen Abwesenheitszeiten wie bspw. bei Wochenpendlern verändert sich der familiäre Alltag deutlich, wie der Reisende Herr Staiger berichtet:

„Den Samstag, wenn ich dann also Freitag nachts wieder da war, dieser Samstag, das war dann ganz klar Kindertag, also, wollt ich nur mit ihm, hat er sich dann auch nur auf mich gestürzt, meine Frau war dann abgemeldet. [...] Das hatte zur Folge, dass ich mit meinem Sohn wenig Alltagskonflikte hatte, also, weil er natürlich dann immer mit mir spielte und ich auch lieber mit ihm spielte als nun Sachen zu machen, ihm dies und jenes zu verweigern. [...] Und, völlig, also, quasi nicht vorhanden war die Zeit für die Eltern alleine, für das Paar. Und, erm, das hab ich dann auch sehr gemerkt, dann, als ich jetzt wieder zurückkam, mehr, und jetzt durch die Arbeitszeitverkürzung ja mehr zu Hause bin, dass einfach erst mal ganz viel war mit ja, Streit, alte Sachen noch mal angucken, was war da, wie bewältigen wir jetzt diesen Übergang wieder, kriegen wir das hin, die [unverständlich] neu abstecken, [...] Das, das sind also so Sachen, Alltagssachen, die dann einfach neu ausgehandelt werden müssen.“ (Herr Staiger, 25, 39)

Ebenso anstrengend ist die Organisation von Abwesenheit, wenn es um Absprachen mit Freunden und Bekannten für Freizeittermine geht. Einige Reisende berichten, dass sie in diesem Kontext immer als ‚Wackelkandidaten‘ wahrgenommen werden. Verlängert sich der Arbeitsalltag aufgrund von Arbeitsverlängerungen oder Zugverspätungen, müssen die arbeitsbedingt Reisenden dann schon mal ihre Freizeitaktivitäten absagen oder können erst später dazu stoßen, wie bspw. Herr Weigel (30):

„Das, was ich schon immer störend fand, ich war früher bei der Feuerwehr, und da fingen die Übungen immer um 7 Uhr an und das hab i a selten geschafft, dass ich um 7 Uhr pünktlich da bin, und meistens war ich um viertel nach 7 da. Aber gut, das weiß man dann auch. Und kommt dann einfach ne viertel Stund später.“ (Herr Weigel, 30, 450)

Es ist von einer ‚doppelten Abwesenheit‘ in den Sozialbeziehungen der arbeitsbedingt Reisenden zu sprechen, was das Aufrechterhalten privater sozialer Beziehungen erschwert. Sie sind aufgrund ihrer räumlichen Trennung nicht immer unmittelbar im sozialräumlichen Umfeld verfügbar. Zusammenkünfte sind meist nur über Terminabsprachen möglich. Wenn sie diese gemeinsamen Treffen aufgrund ihres von Mobilität geprägten Arbeitsalltags nicht wahrnehmen können, sind sie auch real Abwesende des Beziehungsgefüges.

Mitunter müssen die befragten arbeitsbedingt Bahnreisenden auch die Abwesenheit vom Sozialgefüge des Arbeitsplatzes organisieren. Gerade bei Geschäftsreisenden ist es eine vom Unternehmen institutionalisierte Abwesenheit. Es ist gewünscht und erforderlich, dass die Beschäftigten vom Arbeitsplatz abwesend und mobil sind. Diese Zeit der Abwesenheit ist zu planen und in den Tagesablauf zu integrieren. Erreichbarkeit spielt hier eine wesentliche Rolle. Einerseits kann man sich während der Fahrt vom Alltagsgeschehen zurückziehen. Andererseits bedeutet die Abwesenheit auch, dass die Reisenden Ereignisse während ihrer Abwesenheit sozusagen nachholen müssen. Herr Schulte (26) bspw. legt viel Wert darauf, im Zug seine Emails bearbeiten zu können, um trotz seiner Abwesenheit immer auf dem Laufenden zu sein und gegebenenfalls regulierend eingreifen zu können.

Kommunikation mit Abwesenden

Die Interaktion zwischen sich fremden Anwesenden wird durchdrungen von Telefongesprächen, SMS-Kontakten oder Emailaustausch mit bekannten Abwesenden jenseits des Zuges. Durch die Möglichkeit, mit Familienmitgliedern, Freunden und/oder Kollegen bzw. Mitarbeitern/Vorgesetzten auch während der Reise in Kontakt bleiben zu können, wird das Problem der Abwesenheit zumindest gemildert. Für Reisende mit Kontakt zur Außenwelt bedeutet diese Situation ein ‚Switchen‘ zwischen den Welten. Einerseits sind sie körperlich im Zug anwesend und erleben vor Ort die Sozialwelt des Bahnfahrens. Andererseits sind sie durch Gespräche mit bekannten Abwesenden auf mentaler Ebene in einer Welt jenseits des Zuges. Das Geschehen vor Ort spielt in diesem Moment eine sekundäre Bedeutung.

Auch einige der Befragten nutzen diese Möglichkeiten, innerhalb des Bahnalltags mit der Außenwelt in Kontakt zu treten. Dies geschieht in erster Linie dann, wenn sie wegen eines Ereignisses im Bahnalltag telefonieren müssen. Hat sich der Zug verspätet, so informieren sie den Arbeitgeber, die Familie oder Ansprechpartner am Geschäftsort über die zeitlichen Verzögerungen. Teilweise nehmen einige der befragten Reisenden des Samples die Möglichkeit der Telekommunikation wahr, um während der Bahnfahrt Aufgaben zu erledigen. Herr König (20) bspw. prüft trotz ausgeschaltetem Telefon regelmäßig seine Anrufe und ruft seine Gesprächspartner bei Funkverbindung zurück.

Das Mobiltelefon stellt für die Interviewpartner des Samples keine Alternative zur Kommunikation mit Mitreisenden dar, um das individuelle Bedürfnis nach sozialem Austausch zu befriedigen. Es wird nicht beliebig, sondern eher in dosierter Form eingesetzt.

7.4.3 Zugöffentlichkeit

	Technik	Zeit	Sozialität	Raum
Bahnstruktur	Fahrkarte	Zeitstrukturierung	Zugbegleiter	
Mobilität und Verkehr	Eisenbahn als Verkehrsmittel	Zeitüberwindung	Überwindung von Abwesenheit	
Zug fahren	Zug als Infrastruktur	Zug als Zeitraum	Zugöffentlichkeit	
Reisende im Zug	Persönliche Technik	Zeitgestaltung	Arrangements der Mitreisenden	

Tabelle 18: Soziale Aneignung der Zugöffentlichkeit

Privatheit in der Öffentlichkeit ist für die befragten Reisenden ein zentrales Thema beim Bahnfahren. Obgleich sie Bahnreiseroutinen entwickelt haben, um den Alltag im Zug nach ihren Bedürfnissen zu organisieren, nehmen sie weiterhin die soziale Aufmerksamkeit der Mitreisenden wahr. Sozialität kann nicht geplant oder vorhergesehen werden, sondern gehört zu den Reise-Rahmenbedingungen, die situatives Handeln erfordern.

Interaktionsöffentlichkeit

Bahnfahren stellt einen öffentlichen Akt dar, dem sich die individuelle Privatheit der Reisenden unterordnet. Es gehört zum Charakter des Bahnfahrens, dass mehrere Fahrgäste gleichzeitig in einem begrenzten Raum für eine bestimmbar Zeit anwesend sind. Es ist nicht möglich, vollkommen unabhängig voneinander zu reisen. Die Anwesenden befinden sich gemeinsam in einer von zahlreichen

Interaktionen geprägten Öffentlichkeit. Jeder Reisende trägt mit seinem Verhalten zur Gestaltung des gesamten Alltags im Zug bei. Für die befragten Bahnreisenden stellt die Anwesenheit anderer Mitreisender durchaus eine Selbstverständlichkeit dar. Mitreisende gehören zu einem echten Bahnalltag dazu.

Trotz dieses Bewusstseins der Nähe Anderer ist es vorrangiges Anliegen der Reisenden, möglichst anonym im Schatten der Öffentlichkeit bleiben zu können – allein unter Mitreisenden. Dabei bedeutet Interaktionsöffentlichkeit auch, dass die Reisenden die Anwesenheit von Mitreisenden über einen längeren Zeitraum aushalten müssen, was gerade bei langen Bahnfahrten oder vollen Zügen schnell zur Belastung werden kann. Die Reisenden sind oftmals nur über einen bestimmten Zeitraum in der Lage, die Sozialität der Zugumwelt auszublenden. Ist dieser Punkt überschritten, ist ihnen das soziale Umfeld nur noch unangenehm. Um Anonymität in der öffentlichen Zuggemeinschaft so lang wie möglich aufrecht erhalten zu können, formulieren die Befragten unterschiedliche Ansprüche an ihr soziales Umfeld:

Wissentliche Distanz: Obgleich Mitreisende in der näheren Sitzplatzumgebung akzeptiert, ja sogar gewollt werden, möchte der überwiegende Teil der Befragten sie nicht wahrnehmen müssen, weder körperlich noch mental. Stattdessen bauen die Anwesenden eine wissentliche Distanz zueinander auf.

„Naja, die [Reisenden] schaffen die Atmosphäre im Abteil, im Wagen. Und ja, je nachdem ob dann nun Gegröle ist oder die tuftatattufta auf ihrn Walk- und Disc-Mans hören oder eben ob es so voll ist, dass sie im Mittelgang stehn, je nachdem ist das mal angenehm und mal weniger angenehm. Aber ganz alleine im Großraumwagen sitzen möchte ich auch nicht. [...] also, ja klar, natürlich ein bisschen Beinfreiheit rechts und links und bisschen Platz mehr, wäre schon schön. Aber ganz alleine drin sitzen möchte ich nicht. Also, so paar Leute ist schon, schon gut.“ (Herr Staiger, 25, 350-357)

Damit wird dem Bedürfnis sowohl nach begrenzter sozialer Gemeinschaft als auch nach Abstandswahrung entsprochen. Jeder kann sich seinen eigenen Dingen widmen, ohne irgendwie Anteil am Geschehen nehmen zu müssen.

Fremdes Miteinander: V.a. zwischen Pendlern, die regelmäßig im selben Zug und Abteil reisen, kann sich eine positive Wahrnehmung entwickeln. Sie sind im Laufe der Zeit miteinander vertraut geworden, ohne jemals mehr als ein „Guten Morgen“ ausgetauscht zu haben. Sie kennen einander und sind sich doch im Grunde völlig fremd:

„Ja, aber, ich sag mal, in gewisser Weise stört's dann manchmal, wenn jemand nicht da ist. So, also, in [Kleinstadt] kommt immer ne Schülerin, ne, also, die jeden Morgen da sitzt, ne, mit ihrem, so'n, so'n Aufgabenheft, ne, und irgendwelche Sachen noch schreibt. Man steigt ein, man begrüßt sich mit Kopfnicken, ne, und es gibt dann eben Tage, da ist sie nicht im Zug. Und da denkt man „Oh, warum ist sie heute nicht da?“ man würde deshalb am nächsten Tag nicht deswegen neugierig nachfragen oder so, das macht man natürlich nicht. Aber, also, so was fällt schon auf.“ (Herr Schmitt, 10, 183)

Diese Reisenden haben in ihrem gemeinsamen Bahnalltag ein distanziertes Miteinander entwickelt, dessen Grundprämisse einerseits darin besteht, einerseits

persönliche Routinen und Rituale zu akzeptieren und zu achten und andererseits gemeinsame Mechanismen der Interaktion zu pflegen.

Auswahl der sozialen Umgebung

Um die bisher genannten Ansprüche an die Funktionalität einer Interaktionsöffentlichkeit erfüllen zu können, spielt für die befragten Reisenden die Auswahl der sozialen Umgebung bei Betreten des Zuges eine entscheidende Rolle.

Zunächst unterscheiden die Befragten zwischen Reisen im Fernverkehr und Nahverkehr. Im Fernverkehr nehmen sie eine sorgfältigere Auswahl des Platznachbarn vor als im Nahverkehr. Gerade bei längeren Fahrten – welche v.a. im Fernverkehrszug unternommen werden – spielt eine angenehme soziale Umgebung eine sehr wichtige Rolle. Die Reisenden bevorzugen es, die gesamte Reisezeit über denselben Platz zu nutzen. Die Schwelle, sich von einer störenden Person weg zu setzen, weil diese im Verlauf der Reise doch nicht den jeweiligen Bahnalltagsansprüchen entspricht, liegt meist sehr hoch. Lieber leiden die Reisenden, als dass sie ihre Sitzplatzwahl revidieren. Wenige Reisende suchen einen neuen Sitzplatz auf, wenn ihnen das soziale Umfeld unangenehm wird. Im Nahverkehr ist die Situation eine andere. Dort verbringen die Reisenden durchschnittlich weniger Zeit am Stück im Zug, so dass negative Wahrnehmungen von Mitreisenden leichter zu ertragen sind. Darüber hinaus besteht Berufsverkehr oft nicht die Möglichkeit zwischen Sitzplätzen zu wählen. Gerade zu so genannten Stoßzeiten wird der erstbeste Platz genommen, um die Fahrt über sitzen zu können.

Insgesamt erfolgt die Sitzplatzwahl in der Regel nach einem gesteuerten Auswahlverfahren. Die befragten arbeitsbedingt Bahnreisenden sind überwiegend der Überzeugung, dass der Platznachbar im Zug zu einem passen muss. Sie haben unterschiedliche Präferenzen, angelehnt an ihren persönlichen Alltag: Die bereits anwesenden Reisenden werden zunächst kurz taxiert und in unterschiedliche Kategorien eingeteilt. Hierbei spielen v.a. auf den ersten Blick erkennbare Merkmale eine wichtige Rolle wie z.B. Geschlecht, Alter, technische Accessoires aber auch Lärm, Gerüche¹¹⁶ oder übermäßiger Alkoholkonsum. Bei

¹¹⁶ Die Bedeutung des Geruchs im Kontakt mit Anderen beschreibt Simmel (1992, 735) anschaulich: „Indem wir etwas riechen, ziehen wir diesen Eindruck oder dieses ausstrahlende Objekt so tief in uns ein, in unser Zentrum, assimilieren es sozusagen durch den vitalen Prozeß des Atmens so eng mit uns, wie es durch keinen anderen Sinn einem Objekt gegenüber möglich ist – es sei denn, daß wir es essen. Daß wir die Atmosphäre jemandes riechen, ist die intimste Wahrnehmung seiner, er dringt sozusagen in luftförmiger Gestalt in unser Sinnlich-Innerstes ein, und es liegt auf der Hand, daß bei gesteigerter Reizbarkeit gegen Geruchseindrücke überhaupt dies zu einer Auswahl und einem Distanznehmen führen muß, das gewissermaßen eine der sinnlichen Grundlagen für die soziologische Reserve des modernen Individuums bildet.“

störenden Merkmalen findet eine Negativauswahl statt – diese Personen werden nach Möglichkeit gemieden, wie auch die Ausführungen von Frau Langhoff zeigen:

„Es kommt drauf an, wie voll es ist. Manchmal ist man ja dankbar, dass man überhaupt ein Sitzplatz bekommt. Da hat man überhaupt nicht die Qual der Wahl. Und sonst, ja, also, wenn, wie gesagt, z.B., wenn da jemand mit Walkman sitzt, dann setz ich mich da bestimmt nicht daneben. Dann geh ich eher weiter, und wenn es auch diese lärmende Gesellschaft ist, also dann setz ich mich dann teilweise auch schon eher dann mal ins Raucherabteil, wenn's da leer ist. [...] Also, ich mein, natürlich, wenn da gequarzt wird ohne Ende, dann nicht. [...] Und wenn, wenn die Strecken eher kurz sind, die ich fahre, dann setz ich mich dann lieber dahin als mich irgendwie so einem lärmenden Kegelveerein oder sonst was auszusetzen.“ (Frau Langhoff, 17, 340-345)

Kann diese Vermeidungsstrategie bei zu hohem Reisendenaufkommen nicht aufrecht erhalten werden, „schluckt man die Kröte“ (Herr Schelling, 6) und setzt sich notgedrungen auch zu eher unangenehmen Mitreisenden. Die als problematisch empfundenen Eigenschaften des Nachbarn werden dann ausgeblendet, denn einen Sitzplatz zu haben hat Priorität vor individuellen Befindlichkeiten den Mitreisenden gegenüber. An dieser Stelle wird der Abgleich zwischen persönlichen Ansprüchen an den Bahnalltag und den realen Umständen in der Lebenswelt Zug besonders deutlich. Zunächst versuchen die Reisenden, ihre Lebensführungsansprüche weitestgehend im Bahnalltag zu realisieren. Ist dies nicht ohne weiteres durchsetzbar, nehmen sie in Kauf, dass sie ihre Ansprüche nicht komplikationslos einbringen können.

Das andere – parallel stattfindende – Auswahlverfahren hinsichtlich eines ‚passenden‘ Platznachbarn ist die Auswahl nach positiven Kriterien. Die Reisenden versuchen, u.a. Gemeinsamkeiten zu entdecken, wie es Herr Schöneberg darlegt:

„Ja. Also, vielleicht setz ich mich tendenziell lieber eher, ich sag mal, zu Gleichaltrigen. Angenommen, da wär'n jetzt noch genau zwei Plätze frei, da würd ich mich jetzt lieber, wahrscheinlich eher dann zu jemand, irgendwie, der mehr in meinem Alter ist, setzten, als zu jemand, der 15 oder 85 ist. Ja, vermutlich, weil man auch denkt, dass dem andern das vielleicht lieber ist so, erm, ja was weiß ich, also, wenn ich da jetzt als 15jähriger da meine Walkman-Musik hören will, würd ich wahrscheinlich auch erst mal, weiß ich nicht, aber könnt ich mir vorstellen, dass die das ja auch nicht so toll fänden, wenn da irgendwie so ein langweilige, mittelalterliche (lachend), Leute mittleren Alters, wie ich z.B., sich da jetzt grade hinsetzen, und die ganze Zeit denken müssen ‚na, hoffentlich stört die das jetzt nicht, wenn ich jetzt so laut Walkman höre‘ oder so.“ (Herr Schöneberg, 18, 282)

Hier achten die Interviewpartner v.a. auf Attribute wie Sympathie, Unauffälligkeit und Übereinstimmung der Aktivitäten. Die Reisenden gleichen die Tätigkeiten des Mitreisenden am Platz mit ihren Vorhaben ab, um zu entscheiden, ob sie miteinander harmonisieren können. Von Relevanz bei der Wahl des Nachbarn ist auch eine potenzielle Übereinstimmung im Kommunikationsbedarf. Das soziale Umfeld als Teil der Interaktionsöffentlichkeit ist für die Befragten von besonderer Bedeutung. Die Übereinstimmung zwischen den eigenen Reisean-

sprüchen und der unmittelbaren sozialen Umwelt entscheidet über das harmonische Miteinander im Zug.

Kollektives Bahnfahren

Der individuelle Alltag im Zug wird in der Regel nicht nur vom unmittelbaren Umfeld, sondern auch vom kollektiven Alltag der Zugabteilöffentlichkeit geprägt. Das Bahnfahrkollektiv stellt in diesem Sinne die Gesamtheit der anwesenden Bahnreisenden eines Bahnwagens bzw. Bahnabteils dar. Die meisten der befragten Reisenden arrangieren sich mit dem Verhalten der anderen Anwesenden, indem eigene Aktivitäten dem Umfeld angepasst werden. Sie versuchen mehrheitlich, so unauffällig wie möglich zu agieren und ordnen sich dem öffentlichen Kollektiv unter. Die Befragten haben sich Kompetenzen angeeignet, die eigene Privatheit so in das öffentliche Gefüge Bahnalltag einzupassen, dass sie weitestgehend von der öffentlichen Masse im Bahnabteil oder –wagen assimiliert werden. Dann ist es für sie auch problemlos möglich, sich den eigenen, privaten Ansprüchen zu widmen.

Eher selten wollen die Befragten ohne Rücksicht auf anwesende Dritte das kollektive Gefüge aktiv stören. Dem geht in der Regel eine Provokation durch Mitreisende oder Auseinandersetzung mit dem Bahnpersonal voraus. Kollektives Reisen wird von den Reisenden nicht bewusst betont oder eingefordert, sondern die Aneignungsmechanismen der einzelnen Anwesenden bündeln sich letztlich zu einer Art latenten Kollektivität. Deren Stärke zeigt sich, wenn Probleme im Reiseablauf auftreten. Die Mehrheit der Reisenden rückt, bildlich gesprochen, näher zusammen, tauscht sich aus, um so die entstandene ungeplante Situation gemeinsam besser zu meistern. Es kommt in Situationen wie diesen nicht nur zu mehr Kommunikation untereinander, sondern auch zu gemeinsamen Aktionen wie bspw. dem Aufsuchen des Service Points am Bahnhof nach Reiseabschluss oder dem gemeinsamen Zeitvertreib beim Warten auf den Anschlusszug.

Des Weiteren zeigt sich die Stärke einer latenten Kollektivität im Zug in Form von so genannten ‚Gentlemen Agreements‘ unter den Mitreisenden. Als bahnspezifische ‚Gentlemen Agreements‘ werden Vereinbarungen bezeichnet, welche sich stillschweigend im Lauf der Zeit durch das Verhalten der Reisenden entwickelt haben und von allen Beteiligten nach Möglichkeit kollektiv eingehalten werden. Es besteht zwar kein Anspruch darauf, dass diese Agreements eingehalten werden, aber die Reisenden sind sich in der Regel untereinander einig, sie zu befolgen. Ein gutes Beispiel stellt das ungeschriebene Recht auf einen individuellen (Stamm)platz dar, wie Frau Baumann anspricht:

„und niemand sitzt neben irgendjemanden, außer sie gehören zusammen. Weil's einfach Pendlerzug ist. Da hat jeder genau seinen Bereich, den er wählt, und ja [...] ich glaub nicht, also, so lang es noch freie Reihen gibt, dass irgendjemand auf die Idee käme, sich neben jemand zu setzen, also, das kann ich mir nicht vorstellen. [...] also, ich denk, das ist irgendwie so ne nonverbale Geschichte. Dass einfach jeder weiß, dass, dass die Leute morgens ihre Ruhe wollen. Und die, die zusammensitzen, sind halt irgendwie Arbeitskollegen oder so was, die zur gleichen Stelle fahrn, die sitzen dann meistens zusammen und

reden über irgendwas. Oder rascheln gemeinsam mit der Zeitung, oder sitzen einfach zusammen. Und die andern setzen sich eigentlich alle einzeln.“ (Frau Baumann, 19, 89-93)

Gerade im Pendelalltag haben die befragten Reisenden gemeinsam mit Mitreisenden Routinen beim Einstieg und der Sitzplatzwahl entwickelt. Es ist fester Bestandteil des Bahnalltags, dass die Reisenden stets auf ‚ihrem Platz‘ sitzen und sich nicht auf den ‚Platz anderer‘ setzen. Auch die Erweiterung des sozialen Freiraums in Form einer Belegung mehrerer Sitzplätze durch eine Person wird weitestgehend respektiert. Die Reisenden orientieren sich nicht nur in ihren Aktivitäten aneinander, sondern respektieren auch sozial-räumliche Ansprüche, sofern die Rahmenbedingungen das zulassen. Frau Wessel (32) spricht in diesem Zusammenhang von Reisenden als „Zugkollegen“. Auch wenn die Anwesenden einander unbekannt sind, ist Bahnfahren letztlich kein individueller, sondern ein kollektiver Akt. Selbstbestimmtes Agieren im Zug ist ohne weiteres möglich, solange das individuelle Verhalten sich dem kollektiven Rahmen anpasst. Die Reisenden vollziehen somit unterschwellig einen permanenten Abgleich zwischen den eigenen Ansprüchen und der sozialen Situation im Bahnabteil.

Private Aktivitäten der Einzelakteure können also durchaus in den Alltag im Bahnabteil integriert und von der Reisegemeinschaft auch toleriert werden. Trotzdem sind die Reisenden stets gefordert, sich in das anwesende Kollektiv der Bahnfahrer einzugliedern. Die befragten arbeitsbedingt Bahnreisenden haben sich weitreichende Kompetenzen u.a. bereits im Hinblick auf die Auswahl der sozialen Umgebung und den Umgang mit Sozialität im Zug angeeignet.

7.4.4 Arrangements der Mitreisenden

	Technik	Zeit	Sozialität	Raum
Bahnstruktur	Fahrkarte	Zeitstrukturierung	Zugbegleiter	
Mobilität und Verkehr	Eisenbahn als Verkehrsmittel	Zeitüberwindung	Überwindung von Abwesenheit	
Zug fahren	Zug als Infrastruktur	Zug als Zeitraum	Zugöffentlichkeit	
Reisende im Zug	Persönliche Technik	Zeitgestaltung	Arrangements der Mitreisenden	

Tabelle 19: Soziale Aneignung und die Rolle von Mitreisenden im Zug

Bei der Erhebung spielen neben den Abstimmungen mit dem Zugbegleitpersonal auch individuelle Arrangements unter den Reisenden eine zentrale Rolle. Die gemeinsame Anwesenheit in der Öffentlichkeit des Zuges bewirkt unter den Reisenden eine unterschiedlich intensive Bezugnahme. Oftmals sitzen die An-

wesenden stumm nebeneinander, hin und wieder ergeben sich auch Gespräche. Gleichzeitig entwickeln die Reisenden Ansprüche an das soziale Miteinander, das zwar in keinem Regelwerk der Bahn festgehalten ist, im Bahnalltag jedoch einem ungeschriebenen ‚Kodex des richtigen Bahnfahrens‘ gehorcht.

Soziale Einflüsse des unmittelbaren Umfelds

Nachdem im ersten Abschnitt zur sozialen Aneignung des Bahnfahrens die Interaktionsöffentlichkeit und das Bahnfahrkollektiv als soziale Rahmenbedingungen zur Sprache kamen, wird an dieser Stelle das Augenmerk auf das unmittelbare soziale Umfeld gerichtet. Damit sind v.a. Mitreisende gemeint, die sich in Sicht- und Hörweite der Betroffenen aufhalten.

Mit sozialen Einflüssen sollen an dieser Stelle Verhaltensweisen von Reisenden umschrieben werden, welche die Aufmerksamkeit anderer Reisender erwecken. Das können u.a. Geräusche, Gerüche oder auch visuell wahrnehmbare Tätigkeiten sein. Im vorliegenden Fall sind die befragten arbeitsbedingt Bahnreisenden sowohl Empfänger als auch Sender derartiger sozialer Einflüsse.

Empfänger sozialer Einflüsse: Soziale Einflüsse sind für die befragten Reisenden v.a. belastender Natur. Die meisten erdulden oder ignorieren die Einflüsse, die im Bahnabteil aus unmittelbarer Nähe auf sie einwirken, und versuchen, sich auf ihre persönlichen Angelegenheiten zu konzentrieren, indem sie alles andere ausblenden. Sie wollen von den Geschehnissen nicht vereinnahmt werden, wenngleich sich dieser Anspruch manchmal schwer einlösen lässt. Durch die räumliche Begrenztheit ist die soziale Aufmerksamkeit für die jeweiligen Tätigkeiten immer präsent. Besonders Vis-à-Vis-Sitzplätze mit Tisch laden zur Teilhabe am Alltag Anderer geradezu ein. Entsprechend werden die Aktivitäten der Mitreisenden schnell als störend wahrgenommen. Um dieser Situation zu begegnen, nennen die Befragten u.a. die Möglichkeit, die störenden Personen direkt anzusprechen, wie z.B. Herr Weigel:

„Ma hat immer so eine, die fuhr da immer mit, die hat immer so die Erdnüsse, kennst die, mit der Schale, immer geknackt. [...] Das ist so pervers. Dann hab ich zu ihr mal gesagt, ob's das net lassen könnt, ne. Da war die a bissl sauer und am nächsten Tag hat's dann Fingernägel gefeilt dann. Ob das recht viel besser war als Erdnussknacken was i net, aber...“ (Herr Weigel, 30, 85-93)

Allgemein ist es jedoch, so Schultz-Gambard (1990), eher selten der Fall, dass Menschen ohne weiteres auf andere Personen zugehen, wenn sie ihren persönlichen Raum, bspw. durch Geräusche, verletzt sehen.

Manchmal wechseln die Reisenden den Platz und damit die unmittelbare Zugumgebung. Das Verlassen des Sitzplatzes, um einen neuen zu suchen, wird jedoch von den Befragten überwiegend als besonderer Affront anderen Mitreisenden gegenüber verstanden. Sie möchten nicht unhöflich sein und die störenden Personen in dieser Weise auf ihr Unbehagen aufmerksam machen. Dementsprechend verhielt sich Herr Andresen:

„Ne Zeitlang hab ich das irgendwie gedacht ‚das kannst net bringen, was denkt der denn‘. Mittlerweile denk ich ‚spinnt der, was denkt, der denkt sich doch auch nichts‘. Also, früher hab ich da jetzt, das hat, glaub ich, was mit'm Alter zu tun. Da bin ich heut einfach rigoroser. Das lass ich mir einfach nimmer bieten. Da hab ich mir denkt ‚na, brauch i net, bin jetzt hier nicht der Sozialpädagoge für den‘.“ (Herr Andresen, 27, 178-183)

Eher wenige der befragten Reisenden begegnen aktiv den ihnen unangenehmen Einflüssen. Die Mehrheit der Befragten, welche trotz aller Störung weiterhin auf ihrem ursprünglichen Sitzplatz verharren, passen unter Umständen ihre eigenen Tätigkeiten an die Situation im Abteil an, indem sie sich anderweitig beschäftigen oder ihre geplanten Aktivitäten einstellen. Einige versuchen noch – mit unterschiedlichem Erfolg – mittels Gestik und Mimik auf die ‚Störung‘ hinzuweisen. Hier wirkt erneut der Druck der Interaktionsöffentlichkeit. Die Reisenden scheuen sich, innerhalb dieser Öffentlichkeit Aufsehen zu erregen. Lieber erdulden sie schweigsam die auf sie einströmenden Unannehmlichkeiten und ärgern sich insgeheim über ihre Mitreisenden.

Sender sozialer Einflüsse: Hin und wieder stellen die befragten Reisenden fest, dass auch sie Einfluss auf ihre unmittelbare Umgebung ausüben. Meist machen sie durch längere und lautere Gespräche mit Bekannten oder Kollegen auf sich aufmerksam und werden deswegen von Mitreisenden angesprochen. Auch sie reagieren auf die direkte Ansprache irritiert und peinlich berührt und versuchen, sich besser in die soziale Umgebung einzupassen, indem bspw. leiser gesprochen wird.

Aktive Einflussnahme ist nicht nur Zurechtweisung subjektiv störender Reisender oder selbst Auslöser störender Einflüsse, sondern auch das Anbieten von Hilfestellungen für Mitreisende, welche allein im Bahnalltag nicht zurechtkommen und fremde Hilfe benötigen. Die befragten Reisenden haben ein Gefühl für Fahrgäste entwickelt, die sich augenscheinlich im Zug nicht zurechtfinden und unsicher in ihrem Verhalten sind. Sie gehen aktiv auf die Betroffenen zu und versuchen das Problem zu lösen. Meist sind es sprachliche Barrieren, welche die Verunsicherten bewältigen müssen, wie Frau Holm berichtet:

„Das war mal ne Frau, ich weiß gar net, ne Inderin vielleicht, so dem Aussehen nach, die kein Deutsch und sehr schlecht Englisch gekonnt hat. Und die hat zwar ihren, ihren Fahrschein und was man so ausgedruckt kriegt am Schalter mit dem Fahrplan, alles dabei gehabt, aber sie konnt's halt net verstehen und net lesen. Und dann hat sie immer versucht zu hörn, was die durchsagen im Zug, aber das ist ja früh so oft schwer zu verstehen, je nach Geräuschpegel. Und dann hab ich halt mit ihr wirklich die Bahnhofschilder buchstabiert. Und dann sin mer stehn geblieben im Bahnhof und sie hat auf ihr'n Zettel gezeigt und „ja, wo sind wir denn?“ Und dann hab ich ihr das Bahnhofsschild gezeigt und die Buchstaben und dann auf dem Zettel gezeigt, die Buchstaben und „an dem Bahnhof sind wir jetzt“ und „sind noch drei dazwischen, dann müssen Sie aussteigen“. Das, das war schwierig. [...] Die ist Gott sei Dank am selben Bahnhof umgestiegen wie ich und ich hab sie dann an ihr Gleis abgestellt....“ (Frau Holm, 14, 557-562)

Darüber hinaus sehen die Interviewpartner Handlungsbedarf, wenn sie darauf aufmerksam werden, dass Mitreisende in Interaktionen mit Anderen (aufdring-

liche Mitreisende oder kompromisslose Zugbegleiter) Unterstützung bedürfen. So schalten sich einige der Befragten auch schon mal in ein Gespräch zwischen Zugbegleiter und Mitreisenden ein, wenn sie das Gefühl haben, dass die Reisenden nicht richtig beraten werden oder es Verständigungsschwierigkeiten zwischen beiden Parteien gibt. Sie nehmen auch in Fällen von Belästigung Mitreisende in Schutz, indem sie einschreiten. Gerade aufgrund ihrer Bahnreisekompetenzen fühlen sie sich oftmals für ‚Schwächere‘ des Bahnalltags verantwortlich.

Kommunikation im Bahnabteil

Wie bereits deutlich geworden ist, findet Interaktion unter den Reisenden in unterschiedlicher Intensität statt. Am markantesten ist wohl die verbale Kommunikation. Aber auch nonverbale Kommunikation mittels Gestik und Mimik prägt den Alltag im Bahnabteil.

Nonverbale Kommunikation: Nonverbaler Austausch findet v.a. unter bekannten Fremden des Pendelalltags statt. Sie haben gemeinsame Routinen auch im gegenseitigen Umgang entwickelt. Sie sind sich dessen bewusst, dass sie einander nicht mehr unbekannt sind, und zeigen dies mit kleinen Gesten. Die Anwesenheit anderer Reisender, deren Alltag, dem ihren zumindest in der Schnittmenge ‚Bahnalltag‘ ähnelt, wird wechselseitig anerkannt. Man kennt sich, grüßt sich freundlich, lächelt sich an, ohne miteinander zu sprechen. Aber gerade diese nonverbale Kommunikation gibt einigen der befragten Reisenden das Gefühl, nicht allein zu sein und in den regelmäßig wiederkehrenden Anwesenden eine Unterstützung bei der Bewältigung des Alltags zu finden.

Verbale Kommunikation: Simmel (1992, 754) macht auf das „soziologische Wesen der kurzfristigen Begegnungen“ aufmerksam, wie sie auch im Zug jeden Tag unzählige Male vorkommen. Gerade der Kontakt zu anderen „Reisebekanntschaften“ motiviert zum gegenseitigen Austausch, da der Austausch zu nichts weiterem verpflichtet. Nach dieser flüchtigen Bekanntschaft trennt man sich wieder am Ende der Reise und bleibt eigentlich anonym. Das führt dazu, dass man genau diesen Menschen oftmals mehr von sich offenbart als Bekannten. Es kommt hin und wieder zu langen Gesprächen, die danach leicht wieder zu vergessen sind. „Man offenbart sich dem Nächsten und dem Fremdesten“ (Simmel 1992, 755).

In Bezug auf die verbale Kommunikation im Zug muss mittlerweile aufgrund des vermehrten Einsatzes von Mobiltelefonen zwischen Unterhaltungen unter Anwesenden im Zug und (Telefon-)Gesprächen mit Abwesenden unterschieden werden. Obgleich es den befragten Mitreisenden allgemein unangenehm ist, lauten Unterhaltungen im Bahnabteil folgen zu müssen, stehen einige einer Kommunikation während der Bahnfahrt grundsätzlich aufgeschlossen gegenüber. Dabei sind sich die befragten Reisenden dann einig, dass Gespräche sich nicht erzwingen lassen, sondern einfach im Reiseverlauf durch bestimmte Ereignisse oder situative Umstände ergeben sollten. In der Regel ist es das Bahn-

fahren selbst, was Anlass zum Austausch bietet. Die Befragten unterhalten sich gern über Verspätungen, Zugausfälle oder Erlebnisse mit dem Bahnpersonal. Sie beantworten Anfragen von Mitreisenden zum Reiseverlauf oder zu mitgebrachten persönlichen Gegenständen wie Bücher und neue technische Geräte. Der überwiegende Teil beteiligt sich v.a. an kurzen Unterhaltungen mit eher allgemeinem Inhalt, wie auch Herr Lanckau:

„Weiß nicht, manchmal ist es ja auch ganz nett, wenn jemand da ist, das weiß man ja erst hinterher, wenn man ins Gespräch gekommen ist. [...] I: Worum geht's da oftmals? A: Um's Bahnfahren, z.B. wo man hinfährt und wo man herkommt und was man da macht. [...] Ja, manchmal ist es nur so kurz, zehn Minuten ja und manchmal ist es auch länger. Wenn das Ältere sind, dann find ich das auch ganz nett, aber es ist dann auch ganz schön, wenn's dann wieder vorbei ist. [lacht]“ (Herr Lanckau, 29, 160-167)

Der Charakter der Unterhaltungen ist aus der Perspektive der arbeitsbedingt Bahnreisenden von unterschiedlichen Rahmenbedingungen abhängig: Größe des Abteils, Zugklasse, Alter und Geschlecht der Mitreisenden. Darüber hinaus sind die passende Atmosphäre sowie eine soziale Stimmigkeit untereinander von Bedeutung. So genannte ‚Vielredner‘ sind bei den Befragten unerwünscht, da ihr Gegenüber in diesem Fall ein Verständnis von Unterhaltung zeigt, das mit den eigenen Ansprüchen hinsichtlich der Gestaltung des Bahnalltags in der Regel kollidiert. Meist erleben sie es, dass v.a. private Probleme des Gegenübers Gesprächsgegenstand sind. Dann werfen sie diesen Personen insgeheim vor, dass es nicht möglich ist, das Gespräch auf unverfängliche Art und Weise im gegenseitigen Einverständnis zu beenden. Ist es ihnen nicht möglich, einen gemeinsamen Gesprächsgegenstand zu finden, verlieren sie schnell die Motivation, sich an der Konversation zu beteiligen und diese aufrecht zu erhalten. Zeigt sich jedoch ein für beide Gesprächsparteien interessanter Unterhaltungsstoff, sind einige der Befragten einem intensiven, auch persönlichen Gespräch nicht abgeneigt und nehmen es als willkommene Ablenkung wahr.

Längere Unterhaltungen finden in der Regel unter einander bekannten Mitreisenden statt. Dies sind entweder Arbeitskollegen, private Bekannte oder Freunde. Hier wechselt der Gesprächsgegenstand von allgemeinen unverfänglichen Themen hin zu Fragen des beruflichen und/oder privaten Alltagsgeschehens, da es eine gemeinsame Verbindung jenseits der aktuellen Bahnreise von A nach B gibt. Vor diesem Hintergrund fällt es leichter, miteinander ins Gespräch zu kommen, wie die Erzählung von Herrn Schmitt zeigt.

„I: Was erzählt man sich dann so jeden Tag, wenn man sich dann jeden Tag auch sieht. A: Ach, was man irgendwie abends im Fernsehen gesehen hat oder, oder was noch irgendwie in der Arbeit gemacht hat, dann irgendwelche Sachen, die die Schule betreffen, also, es war mal Thema, was jetzt, in der Schule gibt es immer diese Mittagsbetreuung dort, jetzt, dass die neu geregelt wird, das betrifft irgendwie alle. Da muss man sich austauschen, wie, wie steht man dazu, dass das jetzt nicht mehr durch die Stadt gemacht werden soll, sondern durch so nen Betreuungsverein, ne. Was hält man davon und, ja und, irgendwas gibt's immer. Und im Sommer gibt's dann wieder was zum Garten, weil wir ja hier alle mehr oder weniger neu gebaut haben, ne, irgendwas ist immer.“ (Herr Schmitt, 10, 60-63)

Obwohl die befragten Reisenden meinen, dass Kommunikation im Zug eher am Rande passiert, nehmen Gespräche und Unterhaltungen unter Reisenden insgesamt doch eine große Rolle ein. Das Gespräch miteinander ist besonders dann von Bedeutung, wenn der Reiseverlauf individuell oder kollektiv gestört wird. Dann ist der nächste Mitreisende das beste Medium, um Ängste, Sorgen und Ärgernisse zu teilen und es bilden sich kleine Kollektive aus reisenden Individualisten, die plötzlich vor einem gemeinsamen Problem stehen.

Ungeschriebene Bahnfahrregeln unter Bahnreisenden

In den Beförderungsbedingungen der Deutschen Bahn AG (DB Fernverkehr 2007) sind Richtlinien enthalten, wie die Reisenden sich zu verhalten haben. Im Rahmen der Erhebung hat sich gezeigt, dass auch die befragten Bahnreisenden Regeln aufstellen und deren Einhaltung von den Mitreisenden einfordern. Diese Regeln betreffen v.a. das soziale Miteinander vor Ort im Abteil/Wagen und dienen der Herstellung einer gemeinschaftlichen Stimmung im Verlauf der Bahnreise. Zunächst werden Forderungen zur Wahrung der Anonymität im Zug formuliert. Hier stehen Distanz, Disziplin und gegenseitiger Respekt im Mittelpunkt. Jeder Reisende hat sich als Anwesender im Zug in seinem Tun der Mehrheit unterzuordnen. Der überwiegende Teil der Befragten erwartet, dass alle Mitreisenden sich im Bahnabteil möglichst unauffällig verhalten und in keiner Weise negativ auf sich aufmerksam machen.

Ein wichtiges Thema hat sich in den letzten Jahren durch die verstärkte Erwerbstätigkeit im Bahnabteil ergeben. Den Befragten ist es wichtig, dass auch im Rahmen des Bahnalltags der Datenschutz bzw. die Würde dritter Personen gewahrt bleiben. Gerade heikle arbeitsinterne Themen wie Vertragsverhandlungen, Personalentscheidungen oder Kundengespräche gehören ihrer Meinung nach nicht in den öffentlichen Bahnalltag, sondern bedürfen eines intimeren Handlungsrahmens. Darüber hinaus halten es die Befragten für leichtsinnig, in der Öffentlichkeit des Zugabteils firmeninterne Aspekte zu verhandeln.

Ein weiterer Schwerpunkt ist die Kenntnis über Richtlinien des Bahnfahrens und deren Einhaltung. Die Befragten fordern von ihren Mitreisenden ein Maß an Bahnfahrkompetenzen, die einen reibungslosen Aufenthalt im Bahnabteil gewährleisten. Bahnreisende sollten sich möglichst im Vorfeld über die wichtigsten Grundregeln des Bahnfahrens (wie die Erkennung von Sitzplatzreservierungen) informieren. Dazu gehört auch die ‚richtige‘ Nutzung der einzelnen, funktionell getrennten Zugwagen. Häufig wird von den Befragten die in ihren Augen regelwidrige Benutzung der Zugruheabteile¹¹⁷ im Fernverkehr

¹¹⁷ In den Beförderungsbedingungen (DB Fernverkehr 2007) sind hierz keine Regelungen enthalten. Nur im Zug-Informationsblatt „Ihr Reiseplan“ (z.B. DB Vertrieb GmbH 2007) wird erläutert, dass „in den Ruhezeiten [...] Handy-Nutzung dagegen nicht erwünscht [ist]“.

angesprochen, wenn dort laut und lange telefoniert wird. Auch ein kooperatives Verhalten bei erhöhtem Reisendenaufkommen, indem bereitwillig unbesetzte Plätze neuen Reisenden überlassen werden, wird eingefordert.

7.4.5 Zusammenfassung: Sozialität als Rahmenbedingung

Neben den bisher erarbeiteten technischen und zeitlichen Rahmenbedingungen des Bahnalltags stellt auch der Aspekt der Sozialität eine wichtige Komponente im Aneignungsprozess dar. Auf der Grundlage des empirischen Materials zeigten sich vier zentrale Themenkomplexe sozialer Aneignung: die Arrangements mit den Vertretern des Bahnunternehmens, die Überwindung von Abwesenheit, der Abgleich zwischen Öffentlichkeit und Privatheit im Zug sowie die Arrangements unter den anwesenden Mitreisenden.

Soziale Aneignung in Bezug auf das *Zugbegleitpersonal* meint, dass die arbeitsbedingt Bahnreisenden Kompetenzen erwerben und in der Interaktion mit dem Personal anwenden. Darüber hinaus legen sie für sich fest, welche Ansprüche sie an die Kompetenzen des Zugbegleitems formulieren wollen. Jeder Reisende weist den Mitarbeitern im Zug unterschiedliche Funktionen je nach Erfahrung und Erwartung zu. Als Kontrolleur und Servicedienstleister sind die Zugbegleiter aus der Perspektive der Befragten grundsätzlich ein wichtiger Bestandteil des Bahnfahralltags, obwohl sie selbst eher selten den Kontakt zum Begleitpersonal suchen. Wichtig ist ihnen v.a., dass das Personal im Hintergrund agiert und in ‚Notsituationen‘ sofort reagiert. Viele der Befragten haben ein eher widersprüchliches Bild vom Beruf des Zugbegleiters. Einerseits wird das Personal als ‚Prellbock‘ für alle Unannehmlichkeiten im Reiseverlauf bemitleidet. Andererseits werden die Kompetenzen der Begleiter wenig gewürdigt. Die befragten Reisenden schätzen sich oftmals so kompetent ein, dass sie weitestgehend auf die Dienste der Zugbegleiter verzichten können.

Die *Überwindung von Abwesenheit* ist aus unterschiedlicher Perspektive zu betrachten. Zum einen nehmen sich die Befragten als Abwesende aus unterschiedlichen Sozialkontexten wahr und suchen den Kontakt zu den Abwesenden jenseits des Zuges über Mobiltelefon oder Internet. Die Betroffenen müssen dafür sorgen, dass trotz ihrer Abwesenheit von Arbeitsplatz und/oder privaten Kontaktpersonen keine Stockungen im Alltagsablauf entstehen. Abwesenheit muss entsprechend organisiert werden. Gleichzeitig müssen die Betroffenen verarbeiten, dass ihre Abwesenheit Nichtteilnahme an Aktivitäten bedeutet und auch Veränderungen in den jeweiligen Alltagsarrangements bewirken kann.

In Bezug auf die *Zugöffentlichkeit* ist den befragten arbeitsbedingt Bahnreisenden die Anonymität in der Reisendenmasse wichtig, auch wenn andere Reisende als integrativer Bestandteil zum Bahnalltag dazu gehören. Sie reisen nach dem Motto „Allein unter Mitreisenden“. Bahnfahren ist trotz aller Individualität immer ein kollektives Moment, was sich u.a. auch in so genannten ‚Gentlemen Agreements‘ zeigt. Die Reisenden beziehen sich aufeinander, indem sie sich selbst so verhalten wie sie es von den anderen Anwesenden erwarten.

Darüber hinaus bilden sie gerade bei gemeinsamen Reiseerlebnissen wie Zugverspätungen, medizinischen Notfällen oder technischen Defekten eine Gemeinschaft, indem sie in derartigen Situationen ‚enger zusammenrücken‘ und gemeinsam versuchen, mit der oftmals unvorhergesehenen Lage fertig zu werden.

Trotz aller Distanz finden auch individuelle *Arrangements unter den Mitreisenden* statt. Sie kommunizieren non-verbal (Gestik, Mimik) und verbal. Die verbale Kommunikationskultur im Bahnabteil hat sich in den letzten Jahren jedoch sehr verändert. Es findet meistens nur ein eher kurzer Austausch über bspw. Bahnreisesituationen statt. Nicht so häufig sind längere Unterhaltungen über persönliche Angelegenheiten. Hier erscheint die Bahnfahrt aufgrund der Anonymität und Kurzfristigkeit der Beziehungen als Gelegenheit, Fremden persönliche Informationen anzuvertrauen. Unangenehme Einflüsse auf den individuellen Bahnalltag werden von den Befragten unterschiedlich verarbeitet. Der überwiegende Teil ergibt sich seinem Schicksal und verharret an seinem Platz, da ein Platzwechsel eine Bloßstellung der störenden Person vor dem Bahnkollektiv wäre. Andere Reisende wiederum sprechen in ihren Augen störende Verhaltensweisen von Mitreisenden öffentlich an, da ihrer Meinung nach im Bahnalltag Regeln zu befolgen sind. Diese werden einerseits vom Bahnreiseunternehmen vorgegeben, andererseits haben sich unter den Reisenden ungeschriebene Normen entwickelt, deren Einhaltung durchaus aktiv verfochten wird.

Soziale Aneignung aus Perspektive arbeitsbedingter Bahnreisender bedeutet, dass die „intrakulturelle Fremdheit“ (Dick 2001) im Zug über Arrangements unter den Mitreisenden verarbeitet werden muss, indem sie ihre Position mit dem Verhalten der anderen Anwesenden abgleichen und so eine Integration in das jeweilige temporäre Bahnreise-Kollektiv vollziehen. Da die soziale Zusammensetzung des Bahnabteils grundsätzlich schwer vorhersehbar ist, sind Kompetenzen im Umgang mit Reisenden und die Fähigkeit zu situativem Handeln erforderlich, um die Ansprüche des individuellen Alltags realisieren zu können. Soziale Aneignung ist damit nicht nur Austausch unter Mitreisenden, sondern eine zentrale Kompetenz im Umgang mit sozialen Einflussfaktoren. Im Vergleich zu Technik und Zeit ist Sozialität im Vorfeld schwer einzuschätzen, da sich im Verlauf der Reise die soziale Zusammensetzung oftmals ändern kann.

7.5 Räumliche Aneignung

„Das Abteil, in dem wir uns angesiedelt haben, ist ‚in Ruhe‘, seine Wände sind ‚vertikal‘, und die Landschaft gleitet vor uns vorüber, in einer Steigung erscheinen uns die durchs Fenster gesehenen Tannen schief stehend. Stellen wir uns an die Wagentür, so treten wir aus unserer kleinen Welt wieder hinaus in die große, die Tannen richten sich wieder auf und bleiben unbeweglich, der Zug neigt sich der Steigung gemäß und flieht durch die Landschaft.“ (Merleau-Ponty 1966, 326)

Die im Rahmen der Forschungsarbeit vierte Aneignungsdimension ist der Raum. Mit der Betrachtung des Raumes als eigenständige Rahmenbedingung findet

eine Synthese aus Technik, Zeit und Sozialität statt. Der Zug ist nicht nur ein technisches Konstrukt, sondern es entwickelt sich in Zusammenhang mit den anwesenden Reisenden eine räumliche Umgebung, die temporär von Bedeutung ist. Die Gestalt des Bahnabteils als Raum ergibt sich aus den verschiedensten Handlungen und Wahrnehmungen der Anwesenden.

Ausgangsbedingungen räumlicher Aneignung im Bahnalltag

Sich mit Räumen und deren Auswirkungen auf das soziale Verhalten von Individuen zu beschäftigen, war bis vor einigen Jahren v.a. der Physik, Geographie und Raumplanung vorbehalten gewesen (Sturm 1999). In den Sozialwissenschaften wurde Raum als Thema und theoretische Kategorie lange ausgeblendet, wenngleich bereits Simmel (1923) einen Zusammenhang von Raumstrukturen und gesellschaftlicher Ordnung herstellte. Bei ihm ist Raum ein Grundelement, um menschliches Zusammenleben und gesellschaftliche Organisation erklären zu können.¹¹⁸ Dass der Raum eine soziale Komponente beinhaltet, wurde oftmals bei der Betrachtung vernachlässigt. Mittlerweile stellt die Nutzung und Aneignung räumlicher Rahmenbedingungen einen Forschungsschwerpunkt bspw. in der Pädagogik, Jugendforschung, Gender-Forschung sowie in der Mobilitäts- aber auch Arbeitsforschung dar. Das Raumverständnis hat sich von einer messbaren Umgebung hin zum Bestandteil sozialen Austausches gewandelt.

Raumstrukturierendes Element ist hier v.a. das Subjekt. Raum ist keine „apriorische Naturgegebenheit“ (Läpple 1991, 37) oder ein starrer Behälter, der unabhängig von sozialen und materiellen Verhältnissen existiert, sondern das Ergebnis geistiger und auch praktischer (z.B. durch Arbeit) Syntheseleistungen (Läpple 1991; 1993; Sturm 2000; Löw 2001). Raum als soziales Konstrukt ist nicht Bedingung, sondern Ergebnis menschlichen Handelns. Erst durch Handlungen erhält der bis dahin allein mathematisch erfassbare Raum eine Zuweisung, einen Sinn. Selbst die mathematische Beschreibung eines Raumes ist ein sozialer Akt, der den Raum zum Raum macht. Folglich ist Wahrnehmung oder Nutzung von Raum nur möglich, weil der Mensch ein räumliches Wesen ist, das in der Lage ist, Raum zu bilden (Bollnow 1963). Ohne menschliche

¹¹⁸ Der Raum nimmt unterschiedliche Qualitäten an, die Simmel (1923, 462ff) in fünf Ebenen kategorisiert: Der Raum ist durch *Ausschließlichkeit* geprägt wie auch jedes Raumteil einzigartig ist. Ein Beispiel ist der von Individuen geschaffene Staat mit seinen Territorien. Der Raum kann in Stücke *zerlegt werden*, die Einheiten bilden und Grenzen aufweisen, was einen subjektiven, willkürlichen Akt in einem natürlicherweise kontinuierlichen Raum darstellt. Durch Raum können soziale Gestaltungen Inhalte *fixieren*, was der Stabilisierung und Ordnung von sachlichen Lebensinhalten dient. Durch Raum wird der Lebendigkeit sinnliche *Nähe und Distanz* geboten, um Beziehungen zwischen Personen auszudrücken und entsprechend der Vergesellschaftung zu variieren. Menschliche Existenz ist letztlich auch gekennzeichnet durch *Bewegung* und Ortsveränderung in Form von Mobilität. Menschen verharren nicht nur in räumlichen Strukturen, sondern bewegen sich auch in ihnen.

Aktivitäten wäre der Raum an sich eine „wirkungslose Form“ (Löw 2001, 58) ohne eigenständige Existenz. Erst die Wechselwirkungen zwischen den Menschen machen den Raum lebendig.

Räume sind nicht nur strukturelles Konstrukt. Der subjektive, unmittelbar erfahrbare, jedoch objektiv nicht genau bestimmbare Raum, den Bollnow (1963, 16 und 284) als „menschlichen Umraum“ oder „Eigenraum“ bezeichnet, wird selten bewusst wahrgenommen. Diese unmittelbare Lebenswelt der Personen (Bollnow 1963, Thurner 1993) ist als persönlicher Raum eng an das Individuum gebunden. Man nimmt ihn stets in unterschiedliche sozial-räumliche Situationen mit (Streufert/Nogami 1979). Die Grenze dieses Eigenraumes, mit der sich Personen von anderen Individuen fernhalten, ist individuell gesteckt und oftmals nicht erkennbar. Das unerlaubte Eindringen eines Anderen in den persönlichen Raum kann Stress hervorrufen.¹¹⁹ Folge können Aggressivität, Flucht, Unwohlsein oder andere negative Gefühle sein bis hin zu physiologischen Reaktionen.

Raum wird in diesem Sinne in doppelter Weise evident. Sowohl die unmittelbare räumliche Umgebung als Eigenraum als auch metastrukturelle Räume müssen durch individuelle Handlungen arrangiert werden. Die Menschen sind dabei in der Lage, sich selbst im Raum zu platzieren und diesen Platz¹²⁰ auch wieder zu verlassen. Aber auch durch ihre Gestik und Mimik, durch ihre Sprache und Ausdrucksformen beeinflussen sie die Raumkonstruktionen. Entsprechend entstehen Räume dadurch, dass Menschen Dinge und andere Menschen aktiv miteinander verknüpfen. Sie konstituieren Räume aus einem praktischen Bewusstsein im Sinne Giddens (1995) heraus, indem sie ohne bewusste Reflexion räumlich handeln. Sie verständigen sich kaum untereinander darüber, wie sie Räume schaffen. Trotzdem ist es ihnen möglich, auf Nachfrage oder in Reflexivität darüber „einen Teil des Wissens um Räume, welches im Alltag durch das praktische Bewusstsein gesteuert wird, in ein diskursives Bewusstsein“ (Löw, 2001, 162) umzuwandeln. Das bedeutet, sie sind in der Lage, sich auf Nachfrage über die menschliche Konstruktion von Räumen auszutauschen (Thabe 1997; Blech/Herrmann 1999).

Individuen nehmen Räume in erster Linie zunächst wahr. Subjektiv wahrnehmbar wird der Raum durch die Atmosphäre (Löw 2001). Atmosphäre lässt sich begreifen als „die in der Wahrnehmung realisierte Außenwirkung sozialer Güter und Menschen in ihrer räumlichen (An)Ordnung“ (Löw 2001, 205). Erst

¹¹⁹ Die durchschnittliche ideale Entfernung zwischen zwei Menschen bspw. beträgt nach Streufert/Nogami (1979) circa 120cm bis 150cm.

¹²⁰ Der Begriff ‚Platz‘ verweist auf „eine gewisse Ausdehnung, eine Erstreckung im Raum“ (Bollnow 1963, 41). Platz zu nehmen bedeutet entsprechend, den Raum neu zu verteilen. Während beim Kampf um Raum die Grenzen der Räume verschoben werden, bedeutet der Kampf um einen Platz, dass die Akteure diesen einnehmen, behaupten oder abgeben.

durch die Atmosphäre zeigt sich der Charme räumlicher Strukturen. Dazu gehört u.a. die Stimmung der Anwesenden, die sich direkt auf den umgebenden Raum auswirkt. Kruse (1990, 318) spricht vom „gestimmten Raum“.

Gerade im Zug spielt die Atmosphäre eine wichtige Rolle, entscheidet sie doch letztlich darüber, ob sich die Reisenden wohl fühlen. Es ist die Atmosphäre, die die Reisenden im Zug empfinden und nicht die räumliche Struktur als solche. Wie Dick (2001) mit Verweis auf Straus (1960) beschreibt, teilt sich das Raumempfinden über alle, dem Menschen zur Verfügung stehenden Sinne mit. Die Stimmung der Reisenden im Zug steht im Wechselverhältnis zum Zug als Ort aufgrund von sozialer, ethischer, hierarischer, sozialstruktureller Zugehörigkeit. Dieselbe räumliche Anordnung strahlt eine vielförmige Wirkung auf die gleichzeitig Anwesenden aus, die entsprechend ihrer Wahrnehmung und Stimmung auf ebenso unterschiedliche Weise im Zugraum agieren.

Mit dem Zug unterwegs sein bedeutet auch, sich in einem Zwischenraum zu befinden. Zwischenräume sind nach Koenen (2003) als Abstände zu verstehen. Als Nicht-Räume zwischen Räumen stellen sie Distanzen dar, die trennen und binden, vermitteln und unterbrechen. Sie sind Resultate von Distanzierungshandlungen wie Grenzziehungen und Demarkationen. Distanzen werden jedoch längst nicht mehr als Hindernis akzeptiert, sondern gelten als prinzipiell überwind- und im Verlauf der Überwindung als gestaltbar. Auf diese Art und Weise findet auch eine Gestaltung von Räumen statt (Läpple 1997; Konter 1997; Koenen 2003). Diese Überwindung des Zwischenraumes als „Aufhebung des Raumes durch die Zeit“¹²¹ (Konter 1997, 67) erfolgt über die Herstellung spezifischer Teilräume mit der Folge zunehmenden Homogenisierung, „Verkünstlichung“ sowie „Fragmentarisierung“ des Raumes (Konter 1997, 67f).

Der Zug selbst ist ein besonderer Zwischen-Raum im Zwischenraum. Technisch betrachtet ist der Zug als Wagenkorpus zunächst ein mathematisch mess- und darstellbarer Raum. Er bewegt sich mittels unterschiedlicher Antriebsarten im geographischen Raum zwischen Orten in Form von Bahnhöfen und setzt sich zugleich aus verschiedenen Orten¹²² wie Zugabteil, Bordrestaurant, Sanitärebereich usw. zusammen. Aufgabe des Zuges als Raum ist es, die Passagiere für

¹²¹ Verkehrstechnik beeinflusst die Wahrnehmung des Raum-Zeit-Verhältnisses insofern, als Räume zeitlich zunehmend als schrumpfende Entfernungen zwischen zwei Orten festgehalten werden (Läpple 1997). Giddens (1995, 165) spricht hier von einer „Raum-Zeit-Konvergenz“.

¹²² Terminologisch ist zwischen Raum und Ort zu unterscheiden. Als Ort soll hier ein Platz oder eine Stelle bezeichnet werden, der ein konkreter Name zugewiesen werden kann und welche in geographischer Perspektive genau festgelegt ist. Es ist ein „Schauplatz“ (Giddens 1997, 30) für die anwesenden Akteure oder Gegenstände, dem bestimmte Tätigkeiten zugeordnet sind. Damit sind Orte stets Teilmengen des Raumes, die eine spezifische Charakteristik aufweisen und gleichzeitig aber auch das Wesen des Raumes mitbestimmen (Bourdieu 1991; Giddens 1997; Löw 2001).

die Zeit der Reise zu beherbergen und zu ihren Reisezielen zu befördern. Der Zugraum als Summe der Verhaltensweisen der Anwesenden wird aktiv von den Reisenden gestaltet: durch die Art und Weise des Platznehmens, die Einnahme einer Sitzposition, das Ablegen des Gepäcks und weitere Tätigkeiten während der Fahrt. Die räumliche Struktur des Zwischenraumes Zug ist vorhersehbar und offen zugleich, da nicht nur technische Infrastrukturen, sondern auch die Bahnreisenden selbst den Zug als Raum prägen.

Wo findet räumliche Aneignung statt?

Obwohl der Begriff der Raumaneignung in der sozialwissenschaftlichen Literatur gebräuchlich ist, ergeben sich doch Schwierigkeiten, die konkreten Mechanismen zu benennen. Wie verhalten sich Akteure, wenn sie sich Raum – als abstraktes Konstrukt – aneignen? Blech/Herrmann (1999) sowie Thabe (1997) verweisen darauf, dass die Personen in der Lage sein müssen, über räumliche Wahrnehmungen sowie individuelle Raum(bedeutungs)konstitution zu reflektieren und zu berichten. Die Verwirklichung subjektiver Realität im Raum bedingt wiederum leibliches Handeln und Sprechen in Auseinandersetzung mit räumlichen Strukturen (Thabe 1997). Aneignung erfolgt über die Transformation des Raumes nach subjektiven Relevanzsetzungen. Räumliche Umgebungen, die von einzelnen Personen nicht wahrgenommen werden, können entsprechend nicht angeeignet werden. Sie bleiben „Unorte“ in Form „subjektiver Raumlosigkeit“ (Thabe 1997, 218). Raumaneignung hat folglich den Dialog zwischen Subjekt und Raum zur Bedingung.

Für das vorliegende Forschungsprojekt meint räumliche Aneignung der Bahnfahrt an dieser Stelle die Wahrnehmung und Nutzung räumlicher Rahmenbedingungen in Abgleich mit persönlichen Ressourcen für die Produktion und Reproduktion individueller Bahnpraktiken und Reiseverständnisse zur Ausgestaltung des arbeitsbedingten Bahnfahrens. Konkret wird es um folgende Aspekte gehen:

	Technik	Zeit	Sozialität	Raum
Bahnstruktur	Fahrkarte	Zeitstrukturierung	Zugbegleiter	Bahnhof
Mobilität und Verkehr	Eisenbahn als Verkehrsmittel	Zeitüberwindung	Überwindung von Abwesenheit	Raumüberwindung
Zug fahren	Zug als Infrastruktur	Zug als Zeitraum	Zugöffentlichkeit	Zug als Raum
Reisende im Zug	Persönliche Technik	Zeitgestaltung	Arrangements der Mitreisenden	Eigenraum

Tabelle 20: Empirisch erarbeitete Bereiche räumlicher Aneignung

Bahnhof: Genau genommen stellen der Bahnhof und der dazu gehörige Bahnsteig ein Übergangstor zwischen Alltag oder Privatleben und dem Zwischenraum Zug dar. Der Bahnhof als struktureller Bestandteil des Bahnunternehmens ist der Ort, an welchem sich die Reisenden wartend auf die Fahrt vorbereiten, sich zwischen zwei Zugwelten kurz bewegen und am Bestimmungsort die Zugfahrt hinter sich lassen. Gerade in Großstädten ist der Bahnhof der Raum zur Verbindung von Bahnalltag und Arbeits- und/oder privatem Alltag, indem er Dienstleistungsfunktionen wie Mobilität und Gastronomie/Handel miteinander verbindet.

Raumüberwindung: Wie Markus Schroer (2003) erläutert, kommt Raum v.a. als etwas vor, das es zu überwinden gilt. Er wird als „bloßes Hindernis auf dem Weg in eine Welt der uneingeschränkten Mobilität und Erreichbarkeit“ dargestellt. Raum würde erst dann keine Rolle mehr spielen, wenn geographische Mobilität nicht mehr in Entfernungen gemessen wird. Allerdings wird er sich nie auflösen, allenfalls in seiner Wahrnehmung verändern, denn die Menschen bleiben trotz aller Entwicklungen an eine räumliche Umgebung gebunden. Raumüberwindung spielt im Rahmen von Mobilität und Verkehr gerade beim Zugfahren als Zwischenmedium zwischen den Bestimmungsorten eine prägende Rolle. Die Reisenden wissen anhand der Zugstrecke genau, wie groß der Raum ist, den sie durchqueren, wenngleich höhere Geschwindigkeiten räumliche Entfernungen immer geringer erscheinen lassen. Trotzdem findet weiterhin eine aktive Durchschreitung des Raumes statt.

Zug als räumliches Konstrukt: Der Zug allgemein und das Zugabteil konkret stellen eine Art Ersatzraum für die ursprünglichen Räume des Alltags dar. Darüber hinaus gibt das Unternehmen Bahn den Reisenden bestimmte Raumfunktionen für die Zugfahrt bereits vor. Die Reisenden haben also die Wahl zwischen unterschiedlichen Zugatmosphären: 1. Klasse oder 2. Klasse, kleine überschaubare Abteile oder Großraumwagen, Ruhe oder Unterhaltung. So finden Funktionszuschreibungen und Bedürfnisse der Reisenden zueinander. Im Arrangement der Akteure untereinander entstehen situativ einmalige, historisch betrachtet jedoch ähnliche Raumkonstruktionen.

Eigenraum: Bollnows (1963) Begriff des Eigenraumes soll auf der Ebene des Reisealltags der Akteure die subjektive Verhaftetheit zwischen Subjekt und Raum verdeutlichen. Die Bahnreisenden sind im Verlauf ihrer gesamten Bahnreise darauf bedacht, individuelle nähräumliche Grenzen aufrecht zu erhalten oder zu manipulieren. Dieses gegenseitige Begrenzen der Individuen untereinander stellt auch im Rahmen des Forschungsprojektes ein wichtiges Standbein zur Erklärung räumlicher Aneignung des Bahnalltags dar. Die Einrichtung des Eigenraums wird im Zug in Form von bspw. Sitzplatzanordnung, Wagengröße und Beförderungsbedingungen reglementiert. Gleichzeitig definieren die Anwesenden ihren Eigenraum nach eigenem Ermessen. Eigenräume im Zug sind dann zu vergleichen mit Revieren, welche immer wieder aufs Neue erarbeitet und verteidigt werden müssen.

7.5.1 Bahnhof als räumlicher Orientierungspunkt

	Technik	Zeit	Sozialität	Raum
Bahnstruktur	Fahrkarte	Zeit- strukturierung	Zugbegleiter	Bahnhof
Mobilität und Verkehr	Eisenbahn als Verkehrsmittel	Zeitüberwindung	Überwindung von Abwesenheit	Raum- überwindung
Zug fahren	Zug als Infrastruktur	Zug als Zeitraum	Zugöffentlichkeit	Zug als Raum
Reisende im Zug	Persönliche Technik	Zeitgestaltung	Arrangements der Mitreisenden	Eigenraum

Tabelle 21: Räumliche Aneignung des Bahnhofs

„[Railway stations] are places of unexpected social interchange as people’s lives from distant parts are contingently brought together, often only for ‘brief encounters’ before the characters move away (or home) again” (Urry 2007, 109).

Anfang, Ende und Zwischenstationen der Bahnreise werden durch den Aufenthalt an Bahnhöfen symbolisiert. Der Bahnhof ist der Raum, durch den die Reisenden gehen müssen, um in den Zug zu gelangen und diesen auch wieder verlassen zu können. Als wesentlicher Bestandteil urbaner Strukturen (Urry 2007) ist er v.a. von Bewegungen geprägt ist. Es ist ein temporärer Aufenthaltsort, um Reisende in Bewegung wie auch miteinander in Verbindung zu bringen.

Kaschuba (2004, 140) bemerkt darüber hinaus, dass Bahnhöfe als urbane Gebäude, die ein Sinnbild für Öffentlichkeit sind, auch soziale Orte darstellen, indem sie für alle zugänglich, „Funktionsraum und Schauort zugleich, Kommunikationsfigur und Treffpunkt“ sind. Am Bahnhof haben die Reisenden die Möglichkeit, sich auf die Bahnreise vorzubereiten, indem sie bspw. Fahrkarten und Verpflegung sowie Unterhaltungslektüre kaufen werden. Als Übergangstor zwischen den Welten bietet der Bahnhof die Möglichkeit, eine Welt hinter sich zu lassen und sich für die folgende bereit zu machen. Kaschuba (2004, 141) nennt ihn einen „transitorischen Raum“, in welchem die Bahnreisenden „von einem Bewegungszustand und Bewegungsraum in einen ganz anderen überführt“ werden.

Dienstleistungen am Bahnhof

Von den befragten Reisenden stellt der Bahnhof in erster Linie eine Infrastruktur dar, in der unterschiedliche reisebezogene Güter angeboten werden.

Fahrkarten: Zentrale Bedeutung hat der Bahnhof als Erwerbsmöglichkeit von Fahrkarten. Zu jedem Bahnhof gehören ein Fahrkartenschalter und/oder ein Fahrkartenautomat. Die Reisenden müssen wissen, wo sich Schalter oder Auto-

maten befinden, und über Öffnungszeiten wie auch Bedienung der Technik Bescheid wissen. Für die befragten arbeitsbedingt Reisenden spielen diese Bahnhofsanlaufpunkte eine eher marginale Rolle, da sie lieber bahnhofsexterne Vertriebswege für den Ticketkauf nutzen oder Tickets auf Vorrat kaufen, um sich nicht vor jeder Reise in die Warteschlange vor dem Fahrkartenschalter einreihen zu müssen.

Dinge des täglichen Reisebedarfs: Die befragten Reisenden schätzen die Möglichkeit, sich vor der Reise oder an Unterwegshalten Zeitschriften, Zeitungen, Bücher oder Nahrungsmittel besorgen zu können. Sie machen von diesem Dienstleistungsangebot des Bahnhofes zwar eher selten Gebrauch, honorieren jedoch die Option, sich schnell noch etwas kaufen zu können. Der Vorteil der heutigen Bahnhofsinfrastruktur besteht nach ihrer Ansicht darin, sich flexibel für die Reise vorbereiten zu können.

Alltagsinfrastruktur jenseits des Bahnfahrens: Die Infrastruktur größerer Bahnhöfe ist darüber hinaus so vielfältig, dass einige der befragten Reisenden die Möglichkeit nutzen, Aufgaben ihres privaten Alltags gleich im Bahnhof zu erledigen. Dazu gehört bspw. der Einkauf im Supermarkt oder die Erledigung von Bankgeschäften. Da sie sich sowieso am Bahnhof aufhalten, kommt es den Reisenden sehr gelegen, dass sie mit der Reise andere Alltagstätigkeiten verbinden können. Sie ersparen sich, wie der Reisende Herr Schmitt, weitere Wege am Wohnort und erleichtern sich so die Organisation des Alltags:

„Ich fahr erst mit der U-Bahn und dann muss ich halt in, in [Stadt] umsteigen, und wenn ich noch was einkaufen will, der Bahnhof hat eben alles, hat en Rewe, hat ne Sparkasse, hat ne Apotheke, also, alles so am Bahnhof.“

Wartesituationen

Aufenthalt am Bahnhof bedeutet auch, dass sich die Reisenden in dessen räumlicher Maschinerie bewegen müssen. Zu jedem Bahnhof gehört eine Anzahl von Bahnsteigen, an denen die Züge zum Ein- und Ausstieg halten. Die Reisenden haben zwar die Möglichkeit, sich frei zu bewegen, doch letztlich beschränkt sich ihr Aktivitätsradius auf eher wenige Punkte, die sie während ihres Aufenthaltes tangieren. Der Bahnhof ist vor dem Hintergrund der Reisendenaussagen in erster Linie ein Möglichkeitsraum, der unterschiedliche Handlungsangebote bereithält. Die Reisenden nutzten diese eher punktuell.

Trotzdem ist der Bahnhof eine räumliche Umgebung, die sie durchschreiten müssen, wenn sie mit dem Zug reisen wollen. Der Bahnhof ist Anfangs- Durchgangs- und Endpunkt jeder Reise. Der überwiegende Teil der Befragten versucht, so wenig Zeit wie möglich am Bahnhof zu sein. Sie organisieren die Fahrt, wie auch Frau Berger, so, dass sie das Warten am Bahnsteig weitestgehend verkürzen.

„und ich peile immer den an, der zur früheren Zeit fährt. Falls ich den mal verpasse, weil es zu knapp ist, dann hab ich ne viertel Stunde dann die nächste Fahrtmöglichkeit, da hab da nicht so, dass ich da ne ganze Stunde auf'm Bahnhof rumstehe.“ (Frau Berger, 7, 97)

Beim Umsteigen oder bei Verspätungen bietet sich diese Option in der Regel nicht. Hier wird die Aufenthaltszeit am Bahnhof und in seiner Umgebung vom Bahnunternehmen fremdbestimmt vorgegeben. Die Reisenden sind gezwungen auszuharren. Herr Andresen (27) spricht von „herumlungern“. Der Bahnhof bzw. der Bahnsteig wird zum Symbol der temporären Immobilität in der Mobilität. Dabei stellt der Bahnhof für die Befragten nicht unbedingt das geeignete räumliche Umfeld dar, um sich den Tätigkeiten zu widmen, denen sonst im Zug nachgegangen wird. Die Weiträumigkeit und Öffentlichkeit des Bahnhofes gibt den Reisenden das Gefühl von räumlicher Flüchtigkeit ohne ‚Gemütlichkeitscharme‘. Sich am Bahnhof aufhalten zu müssen, wird gleichgesetzt mit nicht zu reisen, nicht unterwegs zu sein, an einem Ort festgehalten zu werden.

Der Bahnhof ist ebenso von sozialer Temporalität geprägt. Er wird frequentiert, wenn die Reisenden auf einen Zug warten oder einem Zug entsteigen. Kommen am Bahnsteig mehrere Reisende zusammen, dann bietet er die räumliche Kulisse als Treffpunkt für Reisende zur ersten Wahrnehmung und Kommunikation. Der Bahnsteig bildet nochmals eine Zwischeninsel zwischen dem Bahnhof als solchem und dem Zug als Verkehrsmittel. Hier werden Blicke ausgetauscht, kurze Gespräche geführt und günstige Positionen gesucht, um schnell in den Zug einsteigen zu können und einen passenden Sitzplatz zu bekommen. An dieser Stelle haben die Reisenden die Möglichkeit, ihre Mitreisenden vorab zu kontrollieren und mit den eigenen Reiseansprüchen zu vergleichen.

Bahnhof als Orientierungspunkt

Sind die Reisenden schließlich im Zug unterwegs, betrachten sie die Haltebahnhöfe gerne als räumliche Orientierungspunkte ihrer Reise. Sie verbinden mit den einzelnen Bahnhöfen Entfernungsmeilensteine und organisieren auch ihre Tätigkeiten oftmals zwischen zwei Bahnhofshalten. Die Wahrnehmung als eine Art Insel ist teilweise auch ein Zeichen für Verlorenheit im Mobilitätssystem. Sie zeigt sich für die Befragten, wenn sie auf ihren Fahrten außerplanmäßig auf einem Bahnhof verweilen müssen. Herr Brückner (23) umschreibt diesen Umstand als „stranden“. Dieses Gefühl erleben sie v.a. bei kleineren Bahnhöfen bzw. Bahnstationen, welche Herr Andresen (27, 15) als „Bankl-Bahnhof“ nennt. Die Reisenden befinden sich zwar immer noch innerhalb des Beförderungssystems Bahn, doch gestaltet sich die Orientierung außerhalb des Bahnhofes gerade bei unbekannten Städten als schwierig. Für die befragten Reisenden ist der Bahnhof ein eher unbeliebter Aufenthaltsort, den es zu durchschreiten gilt, um schnell zum Zug zu gelangen. Sind die Reisenden gezwungen, doch einige Zeit am Bahnhof zu verharren, betrachten sie diesen Aufenthalt als „Herumlungern“ bzw. „Rumdrücken“. Sie sind dann oftmals von rastloser Unruhe getrieben und warten darauf, endlich (wieder) von diesem Ort loszukommen.

Trotz allem ist der Bahnhof weiterhin Knotenpunkt für Züge mit unterschiedlichem Bestimmungsziel. Die räumliche Bündelung von Verkehrswegen ermöglicht ein Umsteigen zwischen einzelnen Reisezielen und damit eine höhere

Reiseflexibilität. Allerdings vermeiden es die Befragten nach Möglichkeit, den Zug unterwegs wechseln zu müssen. Sie befürchten, den Umstiegszug nicht rechtzeitig zu erreichen und ungewollt im Bahnhof ausharren zu müssen.

7.5.2 Raumüberwindung

	Technik	Zeit	Sozialität	Raum
Bahnstruktur	Fahrkarte	Zeitstrukturierung	Zugbegleiter	Bahnhof
Mobilität und Verkehr	Eisenbahn als Verkehrsmittel	Zeitüberwindung	Überwindung von Abwesenheit	Raumüberwindung
Zug fahren	Zug als Infrastruktur	Zug als Zeitraum	Zugöffentlichkeit	Zug als Raum
Reisende im Zug	Persönliche Technik	Zeitgestaltung	Arrangements der Mitreisenden	Eigenraum

Tabelle 22: Räumliche Aneignung als Raumüberwindung

Zweck jeder Fahrt im Zug ist eine Raumüberwindung im geographischen Sinne. Sie wird an der vorbei ziehenden Landschaft sichtbar, aber auch daran, dass Abfahrts- und Zielort verschieden sind, dass sich die Akteure von einer räumlichen Umgebung in die andere begeben. Dieser Umstand wird als geographische Mobilität verstanden. Auch diese muss von den Reisenden erst erlernt und angeeignet werden. Aus biologischer Perspektive liegt es nicht in der Natur des Menschen, dass er mit hohen Geschwindigkeiten weite Räume durchquert. Daran mussten sich historisch betrachtet die Menschen erst gewöhnen. Selbst heute reagiert der menschliche Körper immer noch auf geographische Mobilität.

Raumüberwindung auf der Bahnstrecke

Raumüberwindung ist zunächst die Überbrückung von geographischen Distanzen. In irgendeiner Weise muss man von A nach B gelangen. Die befragten Reisenden assoziieren mit der Überbrückung von Raum ganz unterschiedliche Anforderungen und Befindlichkeiten, die im Folgenden dargestellt werden.

Raumüberwindung als Herausforderung: Nicht jede Zugverbindung vom Start zum Zielort ist geradliniger Natur. Häufig ist es der Fall, dass die Reisenden aufgrund der Schienenführung Umwege absolvieren müssen. Für einen Teil der befragten Reisenden stellt das Verkehrsmittel Bahn mitunter eine ‚sportliche‘ Herausforderung dar, die sie bewältigen müssen. Im Vergleich zum Verkehrsmittel Auto kostet die Überwindung der Zugstrecke teilweise unverhältnismäßig viel Zeit. Einige der Befragten wechseln dann in der Tat auf das in ihren Augen

flexiblere Verkehrsmittel Auto, andere fahren trotz allem weiterhin Bahn. Als Gründe hierfür nennen sie den Mangel an verkehrlichen Alternativen oder ihre zweifelsfreie Überzeugung, dass das Verkehrsmittel Bahn stets die bessere Wahl darstellt. In beiden Fällen besteht die Herausforderung der Raumüberwindung darin, dass sie das Wissen um diese räumlichen Umwege ausblenden müssen.

Raumüberwindung als Stress: Bahnfahren oder überhaupt unterwegs zu sein, fordert aus Sicht der befragten Reisenden sowohl körperliche als auch mentale Anstrengungen. Indem innerhalb kurzer Zeit große räumliche Entfernungen überwunden werden, sind ihre Körper im Grunde permanent in Bewegung ohne sich selbst zu bewegen. Oft ist es notwendig, dass sie sich nach der Bahnfahrt erst regenerieren müssen. Sie benötigen „Zeit zum Ankommen“, wie es der Reisende Herr Staiger formuliert:

„Sie kenn ja den alten Spruch von den Indianern, dass die Seele nachkommen muss. Und das empfinde ich schon so. Also, mein Matshtag nach der Rückreise, der hat natürlich mit der Verdichtung der Arbeit zu tun, aber auch damit, dass da tatsächlich die Seele nachkommen muss.“ (Herr Staiger, 25, 431)

Einigen der befragten Reisenden wäre es am liebsten, wenn sie für die Überwindung der Strecke keinerlei Weg und Zeit in Anspruch nehmen müssten. Gerade im Pendelalltag ist der Weg über eine weite Entfernung ein Problem. Der Raum muss sowohl physisch durchquert als auch im Kopf als Raumüberwindung verarbeitet werden. Mit welchem Verkehrsmittel sie unterwegs sind, ist an dieser Stelle von sekundärer Bedeutung. Da die Befragten jedoch die Distanz zwischen den Mobilitätsorten nicht aufheben wollen oder können, setzen sie sich bewusst diesem Mobilitätsstress aus.

Raumüberwindung ohne Unterbrechungen: Für die Raumüberwindung an sich ist es den erwerbsbezogenen Reisenden meistens wichtig, dass sie möglichst ohne Umsteigehalte ‚in einem Zug‘ vom Start- zum Zielort durchfahren können. Ein Erklärungshintergrund hierfür ist das Bedürfnis der Reisenden, möglichst verdrängen oder vergessen zu können, dass sie im Zug unterwegs sind. Stattdessen wollen sie sich lieber ungestört ihren Angelegenheiten widmen. Das Umsteigen holt die befragten Akteure wieder in den Bahn-Fahr-Alltag zurück. Haben sie sich eingerichtet und es sich gemütlich gemacht, so müssen sie jetzt alles wieder verstauen und ihre ‚Zelte‘ abbrechen. Am Umsteigebahnhof müssen sie wieder von vorne anfangen, sich die Reise (möglichst angenehm) zu gestalten: Waggonsuche, Platzsuche, Platzeinrichtung usw. Reisen „am Stück“ dagegen, wie es Herr Königsfeld (24) formuliert, hinterlässt bei den Akteuren ein überwiegend unbeschwertes Gefühl der Strecken- und damit der Raumüberwindung.

Raumüberwindung um anzukommen: Im Rahmen des Samples ist deutlich geworden, dass unterschiedliche Anforderungen an die Raumüberwindung mit dem individuellen Raumüberwindungsempfinden zusammenhängen. Ein Teil der befragten Reisenden fährt, um möglichst schnell den vorab definierten Raum zu durchqueren. Ankommen heißt die Devise dieses zielorientierten Bahnreisens. Es spielt hier eine eher untergeordnete Rolle, wie die Strecke beschaffen

ist, welche Unterwegshalte es gibt, welche geographischen Besonderheiten möglicherweise im Vorbeifahren zu bestaunen sind. Auch der Alltag in der Bahn oder die räumliche Umgebung spielt eine untergeordnete Rolle, v.a. bei Reisenden, welche vom Arbeits- oder Dienort zum Heimatort reisen. Die Aussicht, bald zu Hause sein zu können, wiegt sogar eine anstrengende Zugumwelt auf. Einige der befragten Reisenden nehmen gar billigend in Kauf, dass sie keinen Sitzplatz bekommen und über längere Strecken stehen müssen, wie es auch Frau Holm ergangen ist:

„Das war so ganz am Anfang von meinen Fahrereien und da war ich dann furchtbar genervt, weil ich das noch net so gekannt hab, so diese wirklich vollen Freitagszüge. Später hab ich's dann irgendwie mit Fassung getragen, bin manchmal auch einfach im Flur stehen geblieben, weil ich kein Lust gehabt hab, mich da ins Abteil zu quetschen.“ (Frau Holm, 14, 146)

Entsprechend kann an dieser Stelle von einer ziel-motivierten Einstellung zur Raumüberwindung gesprochen werden.

Raumüberwindung als Reise: Im Gegensatz dazu sind arbeitsbedingt Bahnreisende zu nennen, welche die Zugfahrt als solche auch im Arbeitsalltag genießen:

„ich setz mich in Fahrtrichtung, wenn, wenn ich kann, [...] weil da genieß ich es auch, mal aus'm Fenster zu gucken und grad jetzt, wo so viel Schnee lag und so, das sieht einfach auch schön aus. Dann mach ich so ne kleine Urlaubsreise da draus. Guck ‚ja, wunderbar‘.“ (Frau Baumann, 19, 89-91)

Diese Akteure blenden den Akt der Raumüberwindung im Zug und außerhalb des Zuges nicht vollständig aus, sondern erfreuen sich eher daran, entspannt im Zug sitzen zu können und die Landschaft vorbei ziehen zu lassen. Teilweise wählen sie die Bahn-Strecken sogar so aus, dass der Zug durch eine für sie besonders attraktive oder bislang unbekannte Landschaft fährt. Diese Reisenden nehmen die Raumüberwindung als Teil ihres Bahnalltags aktiv in die eigenen Arrangements auf, indem sie sich einen guten Sitzplatz wählen, sich zurücklehnen und sprichwörtlich Land und Leute betrachten. Gerade diese bewusste Wahrnehmung und Gestaltung von Raumüberwindung ist u.a. eine Methode, sich den Bahnalltag erträglicher zu machen. Diese Befragten haben sich damit abgefunden, dass sie regelmäßig längere Strecken mit der Bahn absolvieren müssen und versuchen, das Beste aus der Situation der Raumüberwindung zu machen. Es ist ein eher „wegorientiertes Reisen“.

Räumliche Mobilitätsgefühle

Wie bereits in den vorangegangenen Ausführungen angesprochen, stehen die Aspekte Raum und Raumüberwindung auch im Zusammenhang mit emotionalen Reaktionen. Gerade der geographische Raum ist für die Reisenden eher abstrakter Natur, da nicht auf einen Blick erfassbar. Die Überwindung wird medial erfahrbar durch nominale Strecken- und Zeitangaben. Die Akteure selbst können immer nur einen Ausschnitt des geographischen Raumes erkennen und

selbst dieser zieht in Augenblicksgeschwindigkeit an ihnen vorbei. Entsprechend haben sich bei den befragten Reisenden Mobilitätsgefühle entwickelt, die mit der Überwindung geographischer Räume in Beziehung stehen.

Vertraute und fremde Räume: Aneignung des geographischen Raumes vollzieht sich im Rahmen des vorliegenden Samples auch über die Wahrnehmung und Anerkennung der räumlichen Umgebung außerhalb des Zuges. Die befragten arbeitsbedingt Bahnreisenden sprechen von vertrauten Strecken, die sie im Schlaf kennen, aber auch von fremden geographischen Umgebungen. Gerade auf vertrauten Strecken entwickeln sie eine Art innere Raumüberwindungsuhr, die ihnen anzeigt, wo sie sich gerade befinden, wie viel Zeit sie noch bis zum Zielort haben und wann ein Problem die Bahnfahrt behindert. Diese innere Uhr ermöglicht es ihnen, im Zug zu schlafen, zu lesen usw. Verstärkt ist dieses Phänomen im Pendelalltag beobachtbar, da die Nutzungs-Frequenz ein und derselben Strecke in der Regel sehr hoch ist. Für die Reisenden ist es auch ein beruhigendes Gefühl, kontinuierlich selbst im geographisch weitläufigeren Raum auf unbestimmte Weise verortet zu sein, sich auszukennen, wie auch das Beispiel des Reisenden Herr Klemmer zeigt:¹²³

„Ja doch, ein bisschen unterscheidet sich das schon, weil es einfach nicht so dieses, dieses Vertraute, nicht so dieses alltäglich ist. Erst einmal kennt man die Strecke nicht so gut, es ist einem nicht so klar. Die Strecke [Großstadt] [mittlere Großstadt] kenne ich einfach im Schlaf. Ich weiß, wo der Zug langsam wird, wo er wieder schneller wird und wo man sich keine Gedanken machen braucht, wenn er abbremst, weil er dann immer abbremst oder wo es irgendwie ungewöhnlich ist oder sonst irgendwas, das registriert man da. Und jetzt bei anderen Strecken, da ist halt alles nicht so bekannt, die Gesichter sind nicht bekannt, die Landschaft ist nicht bekannt und die Waggon sind auch ne andere Bauart oder was weiß ich, also, dass ist nicht so...“ (Herr Klemmer, 8, 181)

Die befragten Reisenden haben eine Art Mobilitätsrhythmus entwickelt, der sich an Strecken und Abfahrtszeiten der Züge orientiert. Sie favorisieren bestimmte Zugverbindungen – 'Lieblingszüge' – welche sie nach Möglichkeit stets nutzen. Auf diesen Reiseverbindungen kennen sich die Akteure aus. Die Überwindung der Räume ist erwartbar, vorhersehbar. Unregelmäßigkeiten werden sofort erkannt. Innerhalb dieser vertrauten Umgebung finden sie sich schnell zurecht und es fällt ihnen leichter, sich während der Bahnfahrt sofort individuellen Dingen zu widmen bzw. die Überwindung des Raumes an sich auszuhalten.

¹²³ Mit Verweis auf Gürtler (1979, 222) lässt sich hier auch von einer verkehrlichen Habitualisierung sprechen: „Bestimmte Handlungsabläufe schleifen sich ein und werden unter bestimmten Umständen bzw. in bestimmten Situationen in gleicher oder ähnlicher Form wiederholt“. Diese Habitualisierung bewirkt, dass eine bestimmte Strecke oder Verbindung immer wieder bevorzugt wird, wenngleich es noch andere, teilweise günstigere Möglichkeiten gäbe. Vorteil ist, dass die Betroffenen sich nicht mehr ständig entscheiden müssen und somit in ihrem Handeln entlastet werden.

Grenzen der Raumüberwindung: Allerdings ist einschränkend zu bemerken, dass trotz aller Routine und Gewöhnung die befragten Reisenden klare Grenzen hinsichtlich der Frequenz und/oder Länge der Raumüberwindungen sehen. V.a. ein zu hohes Maß an Mobilität im Raum wird abgelehnt. Sie empfinden es als anstrengend, ständig unterschiedliche Bahnstrecken befahren und sich somit – wie auch der Reisende Herr König – fortwährend mit verschiedenen Räumen auseinander setzen zu müssen.

„Und ich würd sagen, mehr als drei Termine an verschiedenen Orten in Deutschland in der Woche ist wirklich viel. Und das hat dann weniger originell mit dem Bahnfahren zu tun, sondern eben einfach damit, dass man da eben so viel unterwegs ist und eben auch unter Umständen dann woanders, an immer wieder anderen Orten übernachtet und sein ganzes Geräffel da mitschleppen muss und so weiter. Also so ganz so'n Nomade bin ich dann nun doch nicht. [...] Es ist ja schon so, dass ich da möglichst dann Termine so aufeinander folgend lege, dass ich da also nicht für ein' einzigen Termin dann irgendwelche tausend Kilometer hin und zurück fahr. Aber es geht halt auch nicht immer und also ich bemüß mich eben schon Reisewochen zu haben und reisefreie Wochen. Aber das geht eben nicht immer.“ (Herr König, 20, 227-231)

Auch die routinierte Raumüberwindung des Pendelalltags kann zur Belastung werden, wenn Arbeit, Bahnfahrt und privater Alltag nicht (mehr) harmonisch vereinbart werden können und die Reisenden das Gefühl haben, dass besonders private Zeit ‚auf der Strecke‘ bleibt.

Hier schlägt das Vertrautheitsgefühl in ein Belastungsgefühl um, welches den Alltag der Reisenden negativ beeinflusst. Es entstehen Stressmomente bei den Betroffenen, die sich noch verstärken, wenn der Reiseablauf behindert wird und sie im Zwischenraum Bahn sozusagen gefangen sind. Die Raumüberwindung darf den arbeitsbedingt Reisenden nicht das Gefühl vermitteln, dass ihr Alltag v.a. aus Bahnfahren besteht.

7.5.3 Zug als Raum

	Technik	Zeit	Sozialität	Raum
Bahnstruktur	Fahrkarte	Zeitstrukturierung	Zugbegleiter	Bahnhof
Mobilität und Verkehr	Eisenbahn als Verkehrsmittel	Zeitüberwindung	Überwindung von Abwesenheit	Raumüberwindung
Zug fahren	Zug als Infrastruktur	Zug als Zeitraum	Zugöffentlichkeit	Zug als Raum
Reisende im Zug	Persönliche Technik	Zeitgestaltung	Arrangements der Mitreisenden	Eigenraum

Tabelle 23: Räumliche Aneignung des Zuges als Raum

Der Zugraum als begrenzte räumliche Umwelt mit einer besonderen Raumkonstruktion stellt die dritte Betrachtungsebene dar. Der Zug an sich ist ein spezielles Verkehrsmittel, welches den Reisenden ermöglicht, sich während der geographischen Raumüberwindung frei im Raum zu bewegen. Der Raum des Zuges ist begrenzt durch seine technischen Konstruktionen und in dieser Weise auch als räumliche Gesamtheit wahrnehmbar. Im Laufe der Zeit haben sich im Zug unterschiedliche räumliche Arrangements mit verschiedenen Funktionszuschreibungen, wie z.B. unterschiedliche Klassen, ergeben. Für die Reisenden gestaltet sich die Aneignung des Zugraums in folgender Weise.

Zugraumdefinitionen

Die Reisenden benennen ihre räumliche Umgebung in Abhängigkeit von unterschiedlichen Einflüssen. Sie beobachten ihr sozial-räumliches Umfeld, experimentieren mit eigenen Aktivitäten im Zug und etikettieren die jeweiligen Zugräume aus ihren Erfahrungen heraus. Die Definitionen werden nach äußeren Einflüssen aber auch nach individuellen Erfahrungen in der Durchsetzung persönlicher Lebensführungsarrangements vollzogen.

Zugraumdefinition nach erwartbarem sozialem Gefüge: Wie die arbeitsbedingt Bahnreisenden berichten, nehmen die Züge aufgrund der sozialen Zusammensetzung der Reisenden in Abhängigkeit von Zugprodukt, Reiseziel, Wochentag und Tageszeit unterschiedliche Raumgefüge an. So sprechen die Akteure gern von ‚Pendlerzügen‘, wenn sie wahrnehmen, dass sie stets mit fremden, aber doch bekannten Mitreisenden unterwegs sind. Sie erkennen ‚Pendlerzüge‘ auch daran, dass die Reisenden im Zug genau wissen, wo sie sitzen wollen und wie sie sich verhalten sollen.

So genannte ‚Freitagszüge‘ oder ‚Bundeswehrzüge‘ verweisen aus Perspektive der Befragten auf die eher unangenehme Situation sozialer Enge im Zug. Wochenpendler fahren meist am Freitag nach Hause und am Sonntag wieder zum Arbeitsort, so dass sich an diesen Tagen mehr Reisende als sonst im Zug befinden. Die Anwesenden haben kaum die Möglichkeit, genügend räumlichen Abstand zueinander aufzubauen. Die Anwesenheit zahlreicher Bundeswehrangehöriger bspw. evoziert bei den befragten Reisenden oftmals ein Bild von Unruhe, Lautstärke und Disziplinlosigkeit im Zug. Ähnlich wie bei größeren Gruppen von Fußballfans oder so genannten Kegelclubs assoziieren die Befragten damit tendenziell ein eher asoziales Raumgefüge im Zug. Diese Gruppen können mit ihrem Verhalten (laute Unterhaltung, Gelächter, unter Umständen Konsum von Alkohol) die Atmosphäre stark beeinflussen, so dass es den Mitanwesenden kaum gelingt, sich abzugrenzen und eigenen Tätigkeiten zu widmen.

Diese Kategorisierung der sozial-räumlichen Umwelt in erwartbare soziale Gefüge hat für die Befragten den Vorteil, dass sie ihre Reisegewohnheiten daran orientieren können, in welchem Gefüge sie sich aufhalten wollen und welchen sie nach Möglichkeit fern bleiben.

Zugraumdefinition nach Belastungen aus dem sozial-räumlichen Umfeld: Auch die Klassifizierung der Züge nach Belastungsaspekten ist von sozialen Parametern bestimmt. In den Gesprächen mit den arbeitsbedingt Bahnreisenden waren es neben strukturell-organisatorischen Problemlagen v.a. Kriterien sozial-räumlicher Natur, welche den Zugraum in eine Art „Hölle“ (Herr Staiger, 25) verwandeln können. V.a. zu viel Sozialität für den zur Verfügung stehenden Raum wird bemängelt. Die Reisenden nehmen dann eine unangenehme sozial-räumliche Enge wahr und sind nicht mehr in der Lage, sich von ihrem sozialen Umfeld so abzugrenzen, dass sie den Bahnalltag um sich herum ausklammern können. Ursache hierfür sehen die Befragten hauptsächlich in der engen Bestuhlung, die körperliche Nähe oder sogar körperliche Berührungen unter Fremden bedingt. Dabei sind die Reisenden eher darauf bedacht, körperliche Distanz zu anderen zu wahren. Darüber hinaus bedeutet die Anwesenheit zahlreicher Mitreisender auf begrenztem Raum die Anwesenheit ebenso vieler und vielfältiger Lebensführungen. Die Anwesenden telefonieren, unterhalten sich, lesen, beobachten oder schlafen – jeder auf seine Art. Doch bisweilen reicht die begrenzte räumliche Umgebung des Zugwagens oder –abteils nicht aus, um alle Lebensführungen harmonisch nebeneinander existieren zu lassen. dann herrscht „dicke Luft“ im Zug. Wenngleich die Tätigkeiten im einzelnen möglicherweise nicht stören, kann in Kombination mit den Aktivitäten weiterer Reisender ein Tätigkeitsgemisch entstehen, welches in der Gesamtwahrnehmung unerträglich wird. Dabei ist es den Akteuren oftmals nicht möglich (oder sogar verboten), aus dieser sozial-räumlichen Enge zu fliehen. Oft sind andere Zugwagen ebenso belegt. Das Verlassen des Zuges während der Fahrt wäre lebensgefährlich und unter technischen Gesichtspunkten heutzutage auch nicht mehr möglich. So bleibt den Reisenden meist nur das Ausharren am Platz bis zum Erreichen des Zielbahnhofes.

Zugraumdefinition nach Ersatzfunktionen: Wie bereits beim Thema Raumüberwindung angesprochen, entwickelt sich besonders im Pendelalltag ein Vertrauens- und Vertrautheitsgefühl der räumlichen Umgebung gegenüber. Dies gilt nicht nur für den geographischen Raum, sondern auch für den Zug als räumliche Rahmenbedingung. Dem Zugraum werden von den Reisenden parallel zu ihren Tätigkeiten einzelne bevorzugte Funktionen zugeordnet. Sie sind Ersatz für die räumliche Umgebung des Arbeits- oder privaten Alltags außerhalb des Zuges.

Zug als zweites Büro: Ein zwar veränderter, jedoch notwendiger Arbeitsraum ist der Zugraum für Reisende, welche Aufgaben Ihres Arbeitsalltags im Zug erledigen. Sie sehen im Zugraum zumindest partiell eine Art Kleinraumbüro.

Zug als Denkraum: Einige Befragte bezeichnen den Zugraum sogar als Geheimtipp für ungestörtes Arbeiten. Die Befragten schätzen besonders, dass es in dieser räumlichen Umgebung möglich ist, nahezu ungestört seinen Gedanken freien Lauf zu lassen, einfach einmal mit Papier und Stift Konzepte oder Skizzen über Arbeitsprobleme zu entwerfen. Sie nutzen den Zug, um jenseits der Alltagsarbeit kreativ sein zu können.

Zug als Rückzugsraum: Einige der befragten Reisenden nutzen den Zugraum auch als physischen Rückzugsraum. Gerade die Rückzugsmöglichkeit stellt oftmals das ausschlaggebende Argument für die Bahnnutzung und gegen die Autofahrt dar. Das Auto dient zwar ebenso als Rückzugsmöglichkeit, dafür ist die geforderte Aufmerksamkeit für den Straßenverkehr höher. Der Zugraum hingegen bietet die Möglichkeit, ganz individuell seinen Belangen nachzugehen.

Zug als Kommunikationsraum: Ein besonderes Merkmal des Zuges ist die Möglichkeit, miteinander ins Gespräch zu kommen. Gerade im Vergleich zum Restaurant oder Café, fordern die räumlichen Parameter des Zuges die Reisenden nahezu zum Gespräch heraus. Die technische Raumaufteilung mit möglichst vielen Sitzplätzen auf engem Raum sowie die Anordnung der Sitze in Zweierreihen, aber auch die Akustik drängen die Reisenden zusammen. Teilweise lässt sich sogar Körperkontakt nicht vermeiden. In dieser räumlichen Situation ist es wesentlich einfacher, voneinander Notiz zu nehmen, sich am Alltag der anderen bewusst oder unbewusst zu beteiligen und schließlich vielleicht sogar ein Gespräch zu beginnen.

Zug als Bewegungsraum: Die befragten Reisenden heben positiv hervor, dass der Zugraum gleichzeitig einen Bewegungsfreiraum darstellt. Besonders im Vergleich zum Auto oder Flugzeug können sie im Zug weitestgehend eigenmächtig entscheiden, wann sie welchen Aktivitäten nachgehen. Sie haben grundsätzlich die Möglichkeit, den Sitzplatz nach eigenen Kriterien zu wählen, sie können im Zug essen, schlafen, lesen wann und wo sie wollen. Der Gang ins Bordrestaurant (sofern vorhanden) oder zur Toilette ist jederzeit möglich und nicht von externen Parametern (wie bspw. einer Raststätte) abhängig, wie auch Frau Schulz honoriert:

„Ach ja, also zum Vergleich zum Auto hat man einfach mehr Bewegungsfreiheit, ne. Ich kann da rumlaufen, ich kann was Essen gehen, ich kann was Trinken gehen, ich, ich, ja, ich kann mal aufstehen, umherlaufen, ich sitz viel bequemer als im Auto. Ich kann was lesen, im Auto wird mir schlecht, wenn ich lese. Da kann ich die Zeit quasi überhaupt nicht nutzen, wenn ich in einem Pkw sitze, wenn ich selber fahre, schon sowieso nicht, dann als Beifahrer auch nicht, weil, weil ich einfach nicht lesen kann oder irgendwas anders machen kann. Und in der Bahn geht das halt. (..) Ich find das sehr entspannend.“
(Frau Schulz, 9, 203)

Der Zugraum wird somit von den befragten arbeitsbedingt Reisenden intensiv wahrgenommen und aktiv in die Alltagsgestaltung integriert.

Gefühlsmomente im Zug-Raum

Nicht allein die Überwindung geographischer Räume, sondern auch die Wahrnehmung der unmittelbaren räumlichen Umgebung evoziert bei den befragten arbeitsbedingt Bahnreisenden Gefühle. Obgleich der Zugraum unterschiedliche Handlungsfreiheiten bietet, befinden sich die Reisenden immer noch in einer räumlich begrenzten Öffentlichkeit. Das Problem besteht v.a. darin, dass es während der Fahrt keine räumlichen Fluchtmöglichkeiten gibt. Durch die räum-

liche Begrenztheit des Zuges steht die Privatheit jedes Einzelnen unter mittelbarer und unmittelbarer Beobachtung.

Wenngleich es die befragten Reisenden als angenehm und für die Atmosphäre im Zug wichtig erachten, dass Mitreisende im Zugraum wahrnehmbar sind, heben sie auch immer wieder Belastungsmomente hervor, die mit der gemeinsamen Anwesenheit vieler Menschen in einem begrenzten Raum verbunden sind. Aufgrund der sozialen Nähe fühlen sich bspw. einige der Befragten, wie z.B. Herr Schelling, von anderen in ihrem Handeln kontrolliert:

„Ich habe einfach eine natürliche Scham davor, dass ich jetzt die Stellenangebote, die ich mir jetzt hier rausdrucke, im Zug durchlese, dass dann jeder sieht - aha, der sucht ne Stelle. Oder auch Telefonate führe ich äußerst ungern im Zug, ich schalt meistens das Handy im Zug sogar aus, weil ich's einfach furchtbar finde, dass andere was mitkriegen, was für sie nicht bestimmt ist...“ (Herr Schelling, 6, 21)

Andere Reisende fühlen sich „gedrängt“ (Frau Peterson, 28, 219), wenn sie sich nicht die räumlichen Freiheiten nehmen können, die notwendig sind, um das Bahnfahren subjektiv angenehm zu gestalten. Der Zugraum wird dann vom Gefühl her zunehmend kleiner, je mehr Mitreisende anwesend sind und je intensiver der Alltag der Anderen miterlebt werden muss und je weniger Rückzugsmöglichkeiten (mental oder physisch) es gibt.

Dieser Konflikt ist ein wesentlicher Grund dafür, dass die befragten Reisenden häufig den Großraumwagen dem Kleinraumabteil vorziehen. Obwohl im Großraumwagen mehr Reisende anwesend sein können, ist dort aus ihrer Perspektive das Verhältnis zwischen Raum und Sozialität günstiger als im Kleinraumabteil. Man ist dort eher Teil einer Reisendenmasse, in welche man sich unbeachtet zurückziehen kann.

Raumfunktionen im Zug

Da der Zug den Beförderungsrahmen für ein vielfältiges Klientel darstellt, entwickelten die Bahnunternehmen im Lauf der Zeit unterschiedliche Funktionsräume innerhalb des Zuges. Die Nutzung der einzelnen Räume ist oftmals durch die Beförderungsrichtlinien geregelt. Diesen institutionellen Regelungen stehen die individuellen Wahrnehmungen und Einstellungen der befragten Reisenden gegenüber. Im Folgenden wird darauf eingegangen, welche Probleme sich für die befragten Reisenden in Bezug auf die Einhaltung definierter Funktionen ergeben, dass Reisendenhierarchien Vor- und Nachteile nach sich ziehen und dass die Größe der Zugräume mit individuellen Befindlichkeiten in Zusammenhang steht.

Zwei Klassen und Reisende zwischendrin: Das Unternehmen Bahn nimmt (sowohl im Nah- als auch im Fernverkehr) eine Raumtrennung in 1. und 2. Klasse vor. Hier findet aufgrund des unterschiedlichen Fahrtentgeltes eine hierarchische Trennung zwischen den Reisenden statt. Die Gestaltung der Wagen in der 1. Klasse ist v.a. an funktionalem Komfort orientiert. Die Sitzplätze sind so angeordnet, dass im Vergleich zur 2. Klasse weniger Reisende im Wagen Platz fin-

den können. Dass die räumliche Trennung zwischen 1. und 2. Klasse während der Fahrt aufrechterhalten wird, ist für die befragten Mitreisenden beider Klassen von Interesse. Sie weisen den beiden Klassen unterschiedliche Funktionen zu, wie der Raum während der Fahrt genutzt werden kann oder sollte.

So hat es sich mittlerweile im Bahnalltag des Fernverkehrs etabliert, dass die 1. Klasse hauptsächlich mit arbeitenden Geschäftsleuten in Verbindung gebracht wird. Dort ist ausreichend Platz vorhanden und es fällt leichter, sich ein mobiles Büro einzurichten. Obgleich in der 1. Klasse aus Perspektive der Reisenden weniger miteinander kommuniziert wird, bedeutet das nicht, dass es dort per se ruhiger zugeht. Geräusche entstehen hier v.a. durch Telefonate und die Nutzung der mitgebrachten technischen Geräte.

Die 2. Klasse hingegen gilt als Raum für Kommunikation, für vielfältiges Bahnlebens. Die befragten Reisenden zeichnen das Bild einer bunten Gesellschaft. Einerseits bestehen hier also mehr Frei-Räume für Aktivitäten. Es gehört zum Alltag der 2. Klasse, dass miteinander gesprochen wird, dass Reisende Musik hören, dass Kinder anwesend sind, dass geschlafen und gegessen wird. Andererseits müssen diese Aktivitäten unter räumlich beengteren Rahmenbedingungen als in der 1. Klasse stattfinden.

Eine Art Zwischenzone zwischen 1. und 2. Klasse bildet im Fernverkehr der so genannte BahnComfort-Sitzplatzbereich. Bahn-Comfort-Reisende sind Reisende 2. Klasse, welche aufgrund ihrer Reishäufigkeit einen Vielfahrer-Status erworben haben und deshalb bestimmte Serviceprivilegien für sich in Anspruch nehmen dürfen (bei der Sitzplatzreservierung, beim Fahrkartenkauf, beim Zugang zur DB Warte-Lounge usw.).

Im Rahmen des Forschungssamples bezeichneten sich eher wenige Reisende als Bahn-Comfort-Reisende. Wenngleich die Befragten den speziell reservierten Sitzplatzbereich im Zug gern nutzen, sind sie sich nicht immer sicher, ob sie diese Reise-Privilegien ausnahmslos in Anspruch nehmen können. Gerade in voll besetzten Zügen scheuen sie sich, ihren Vielfahrer-Status einzusetzen, um einen Sitzplatz zu bekommen. Die Befragten sehen sich eher als viel fahrende Reisende 2. Klasse, die die Möglichkeit haben, einen privilegierten Platz zu bekommen. Indem sie am Bahnhof Serviceleistungen der 1. Klasse in Anspruch nehmen können und im Zug Teil der 2. Klasse sind, sitzen sie sozusagen zwischen den Klassen.

Rauch im Zug: Eine weitere vorgeschriebene funktionelle Trennung erfolgte bis August 2007 zwischen Raucher- und Nichtraucherabteilen. Das Rauchen während der Fahrt war nur in dafür vorgesehenen Wagen sowie im Bordbistro erlaubt. Die befragten Reisenden achteten darauf, dass diese Regelungen eingehalten wurden und sprachen im Zweifelsfall die Personen direkt an, wenn sich diese mit einer angezündeten Zigarette im Nichtraucherbereich aufhielten. Sie bemängelten auch, dass in einigen Zügen die Trennung aufgrund technischer Konstruktionen sehr unvorteilhaft war.

Ruhe oder Unruhe: Problematisch gestaltet sich die Einhaltung von räumlichen Funktionstrennungen bei den in den letzten Jahren eingeführten Kommunikations- und Ruhewagen. Diese Trennung stellt keine einklagbare Beförderungsvorschrift dar, sondern ist eher als Serviceangebot des Bahnunternehmens zu betrachten. Kommunikationswagen sind v.a. für Reisende mit Mobiltelefon und mittlerweile auch internetfähigen Geräten bestimmt. Technisch sind diese Wagen so ausgestattet, dass Telefonverbindungen möglichst stabil gehalten werden und die Reisenden das Internet während der Fahrt nutzen können. In Ruhewagen dagegen sollte die Benutzung von Mobiltelefonen vermieden werden. Die Reisenden sind angehalten, sich so leise und ruhig wie möglich zu verhalten. Wie jedoch die interviewten arbeitsbedingt Bahnreisenden berichten, entstehen in der Praxis gerade im Ruhewagen Konflikte zwischen den Mitreisenden aufgrund der unterschiedlichen Aktivitäten. Während ein Teil der Reisenden um die Definition des Ruhewagens weiß und entsprechende Einhaltung einfordert, um den Wagen wirklich als Ruheraum nutzen zu können, ist er für andere Reisende ein Raum wie jeder andere. Die Interviewpartner führen diese Missverständlichkeit v.a. auf die räumliche Gestaltung des Wagens zurück. Er unterscheidet sich aus ihrer Perspektive optisch in keiner Weise – bis auf kleine Hinweisschilder an den Wänden – von den anderen Wagen. Die Befragten bedauern es, dass viele Anwesende die Unterscheidung nicht kennen, wie auch Frau Holm erfahren hat:

„Nun war ich ganz enttäuscht, es gibt ja diese so genannten Ruhezeiten in den ICE, wo dann das durchgestrichene Handy ist, oder nee, dieses Psst-Zeichen, aber das wird, das heißt, dass man möglichst nicht telefonieren soll, das spricht sich schlecht rum. Ich hab's auch nur einmal erlebt, dass die Schaffner das durchsagen. Dass in den, diesen Ruhezeiten auf den Betrieb der Mobiltelefone verzichtet werden soll, hab ich nur ein einziges Mal erlebt und das fand ich eigentlich ganz prima, aber, na ja...“ (Frau Holm, 14, 224)

Funktionen unterschiedlicher Raumgrößen: Eine weitere räumliche Trennung orientiert sich an der technischen Größe der räumlichen Umgebung. In den Zügen sind unterschiedliche räumliche Arrangements zu finden. Eine klassische Unterscheidung vollzieht sich zwischen Großraumwagen und Kleinraumabteilen. Die befragten Bahnreisenden sind überwiegend Nutzer der Großraumwagen. Sie begründen ihre Wahl v.a. mit dem größeren Selbstbestimmungsfreiraum und den besseren Abschottungsmöglichkeiten anderen Reisenden gegenüber. Die räumliche Atmosphäre ist in ihren Augen von weniger Intimität und sozialer Kontrolle geprägt als im Abteil, wo ihrer Ansicht nach Blick- und Körperkontakt nahezu unvermeidbar sind und eine Abgrenzung zwischen anonymer Öffentlichkeit und individueller Privatheit nicht gut möglich ist.

Die Befürwortung eines Kleinraumabteils wird v.a. mit Argumenten der Gemütlichkeit, Geborgenheit und Abschottung gegenüber Mitreisenden begründet. Im Abteil sind die Reisenden vom Strom der Aus- und Zusteigenden durch eine Trennwand geschützt. Gardinen ermöglichen einen Sichtschutz. Bei geringer Auslastung des Zuges begrüßen die Reisenden, wie auch Herr Klemmer, die Möglichkeit, auch einmal allein für sich im Abteil zu sein:

„Wenn jetzt wirklich der Zug so leer ist, wenn man, dass man denkt, man kann sich einen Platz aussuchen, dann nehme ich gerne immer den Platz, der am großzügigsten ist. Also im Fernzug sucht man sich ein eigenes Abteil, das man für sich hat. [...] Ich nehme halt immer gerne einen Fensterplatz, und wenn es möglich ist ein Abteil. Das finde halt viel schöner als Großraum, aber nur wenn man da allein oder mit wenigen Leuten ist. Wenn man zu sechst oder eingepfercht ist, finde ich es dann auch nicht mehr gut.“ (Herr Klemmer, 8, 370)

Die unterschiedlichen Raumfunktionen und die damit in Verbindung stehenden Folgen für die Bahnreisenden werden von den Befragten positiv bewertet. Die Funktionstrennung ist in ihren Augen notwendig, um den vielfältigen Ansprüchen entsprechen zu können. Besonders Wert legen die Befragten auf die Eindeutigkeit der Raumfunktion.

7.5.4 Eigenraum

	Technik	Zeit	Sozialität	Raum
Bahnstruktur	Fahrkarte	Zeitstrukturierung	Zugbegleiter	Bahnhof
Mobilität und Verkehr	Eisenbahn als Verkehrsmittel	Zeitüberwindung	Überwindung von Abwesenheit	Raumüberwindung
Zug fahren	Zug als Infrastruktur	Zug als Zeitraum	Zugöffentlichkeit	Zug als Raum
Reisende im Zug	Persönliche Technik	Zeitgestaltung	Arrangements der Mitreisenden	Eigenraum

Tabelle 24: Räumliche Aneignung über den Eigenraum

Die vierte Betrachtungsebene ist der Eigenraum –der direkte soziale Umraum (Bollnow 1963) – der Reisenden selbst. Jeder Akteur im Zug hat ein individuelles Bedürfnis nach Raumgestaltung der unmittelbaren Umwelt seiner Person. Die räumlichen Rahmenbedingungen, die sich aus der technischen Konstruktion des Zuges und der Anwesenheit der Mitreisenden ergeben, wirken sich auch auf den individuellen Raum jedes einzelnen Reisenden aus. Die Akteure definieren entsprechend ihren Eigenraum selbst durch ihre Handlungen. Jeder Reisende möchte ein Stück des zur Verfügung stehenden öffentlichen Zugraumes für sich privat in Anspruch nehmen, um sich so aus der Öffentlichkeit zurückziehen und sich seinen eigenen Aktivitäten widmen zu können.

Die Schaffung und Aufrechterhaltung des Eigenraumes wird im Zug unter Umständen auf eine harte Probe gestellt. Das Unternehmen Bahn sieht für den einzelnen Fahrgast eine räumliche Fläche in der Abmessung eines Sitzplatzes vor. Diesen Raum können sich die Reisenden – allerdings nur im Fernverkehr – per Sitzplatzreservierung für die Zeit der jeweiligen Bahnfahrt erkaufen. Im

Folgenden steht nun der Umgang der Reisenden mit dem zur Verfügungen stehenden Eigenraum im Mittelpunkt.

Verhalten am unmittelbaren Sitzplatz

Die Wahl des geeigneten Sitzplatzes ist für die Reisenden ein zentrales Moment im Bahnfahralltag. Der Sitzplatz¹²⁴ entscheidet über das potenziell zur Verfügung stehende individuelle Raumvolumen. Hiervon hängt die Gestaltung der weiteren Bahnfahrt ab. Nur einige der befragten arbeitsbedingt Bahnreisenden nutzen die Möglichkeit, Sitzplätze für die vorgesehenen Bahnfahrten im Vorfeld formal zu reservieren. In der Regel ist es den Befragten lieber, vor Ort einen ihren situativen Ansprüchen entsprechenden Platz aufzusuchen. So können sie selbst bestimmen, welche aktuelle sozial-räumliche Umgebung mit ihren Tätigkeiten kompatibel zu sein schein. Nur bei Bahnfahrten, wo sie eine Sitzplatzknappheit befürchten, nutzen sie die Möglichkeit, sich einen Platz zu reservieren.

Die Vorauswahl des Sitzplatzes wird weitestgehend nach den jeweiligen technisch-räumlichen Vorlieben vorgenommen. Die soziale Zusammensetzung kann bei einer Vorabreservierung nicht berücksichtigt werden. Wie die Aussagen der Interviewpartner zeigen, sind gerade für die Suche nach dem bestmöglichen Sitzplatz sowohl Erfahrungen als auch situatives Einschätzungsvermögen in Bezug auf die Zugumgebung notwendig. Im Zug zu sitzen ist von persönlichen Vorlieben, aber auch äußerlichen Zwängen geprägt.

Sitzen in der Reihe: Wenn die befragten Reisenden im Großraumwagen sitzen (müssen), versprechen Reihenplätze am ehesten Geborgenheit und Schutz vor der Alltagsöffentlichkeit des Zuges. Die Reihenbestuhlung bietet ihrer Ansicht nach die Möglichkeit, sich vor dem sozialen Umfeld trotz Anwesenheit zahlreicher weiterer Reisender etwas abzuschotten. Der Vorteil besteht darin, dass der Aufforderungscharakter zum Austausch mit Anderen durch die Reihenanordnung, in welcher die Akteure nur auf die Rückenlehne des Vordersitzes sehen, unterbunden wird. Es findet kein direkter, die Kommunikation zwischen Anwesenden fördernder, Blickkontakt zwischen den Reisenden statt. Damit ist grundsätzlich die Chance gegeben, sich allein am Platz ausbreiten zu können, ohne mit der direkten Anwesenheit Anderer konfrontiert zu sein. Die Reisenden nehmen gern die gesamte Sitzreihe (mit 2 Plätzen) in Beschlag und stecken somit ihr Eigenraumbedürfnis weiträumig ab.

¹²⁴ Obermaier (1980, 87) nennt mit Verweis auf Goffman (1982) den Sitzplatz ein temporäres „Standterritorium“ (bei Goffman „Box“, 1982, 59f), welches weitestgehend dem persönlichen Raum entspricht, jedoch technisch befestigt und somit ortsgebunden ist. Dieses Standterritorium erleichtert es den Akteuren die Grenzen des persönlichen Raumes anderen gegenüber deutlicher hervorzuheben.

Sitzen am Tisch: Die Wahl eines, für Kommunikation eher offenen, Tischplatzes (v.a. im Fernverkehr) erfolgt nach Aussagen der befragten Bahnreisenden in Abhängigkeit von den jeweiligen – für die Bahnfahrt vorgenommenen – Tätigkeiten. Eine Tischfläche zur Verfügung zu haben wiegt manchmal die Notwendigkeit des Arrangements mit bis zu drei weiteren Anwesenden am Tisch auf. Im Vergleich zu tischlosen gegenüber liegenden Sitzgruppen (v.a. des Nahverkehrs) stellt der Tisch an dieser Stelle noch eine kleine Barriere zwischen den Eigenräumen der anwesenden Personen dar. Gleichzeitig bietet der Tisch die Möglichkeit, den Eigenraum zu vergrößern, indem viel der Tischfläche für individuelle Zwecke genutzt wird. Von hoher Attraktivität ist für die Befragten die Gelegenheit, die gesamte Sitzplatzzelle allein zu beanspruchen.

Sitzen am Gang: In Bezug auf räumliche Arrangements am Sitzplatz ist es für die Interviewpartner des Samples ebenso von Bedeutung, ihren Sitzplatz nach der Nähe zum Fenster oder Mittelgang zu suchen. Auf einem Gangplatz ist es ihrer Meinung nach einfacher, ihre individuellen Bedürfnisse nach etwas erweitertem Eigenraum – wenn auch kurzfristig – zu nutzen, indem sie auch den Mittelgang nutzen. Sie können die Beine für eine Weile ausstrecken, das mitgebrachte Gepäck abstellen oder einfach das Geschehen im Zugwagen mitverfolgen. Darüber hinaus sehen sie beim Gangplatz den Vorteil, unbehelligt aufstehen und den Platz zwischendurch verlassen zu können.

Sitzen am Fenster: Am Fenster zu sitzen hat für die befragten arbeitsbedingt Bahnreisenden einen eher fremdbestimmten Charakter. Die Wahrscheinlichkeit ist sehr hoch, dass eine fremde Person den Gangplatz einnimmt und somit den ungehinderten Weg durch den Zug blockiert. Technisch-räumliche betrachtet haben die Reisenden in dieser Situation keine Möglichkeiten, ihren Eigenraum zu vergrößern bzw. sie müssen ihre Eigenraumbedürfnisse an das zur Verfügung stehende räumliche Umfeld anpassen. Die befragten Reisenden, die einen Fensterplatz wählen, organisieren sich ihr unmittelbares räumliches Umfeld bereits zu Reiseantritt, indem sie bspw. die benötigten Unterlagen sowie Essen/Getränke ihrem Gepäck entnehmen und direkt am Platz verstauen. Wenngleich die körperliche Raumfreiheit am Fenster eher beschränkt ist, so sehen die befragten Reisenden dennoch den Vorteil, dass sie weitestgehend vom Alltag im Bahnwagen abgeschottet sind. Sie sind keinen Kontakten mit Reisenden ausgesetzt, die aus- oder einsteigen oder aus anderen Gründen den Zugwagen durchqueren. Gerade die arbeitenden Reisenden betrachten es oftmals als vorteilhaft, sich, ihre Arbeit und auch Arbeitstechnik vor anderen Mitreisenden besser schützen zu können. Sie installieren ihren Laptop in der Weise, dass keine andere Person Einblick nehmen kann und schützen gleichzeitig ihre Technik vor vorbeigehenden Reisenden, die in der Regel keine Rücksicht auf Gegenstände am Platz nehmen (können). Darüber hinaus heben die befragten Fensterplatznutzer als Vorteil hervor, dass sie direkte Sicht aus dem Fenster haben und somit vom Alltag in der Bahn besser Abstand nehmen können. Auf mentaler Ebene können sie so ihren Eigenraum auf ein Vielfaches ausweiten.

Revierverhalten

Die Auswertung des vorliegenden empirischen Materials hat gezeigt, dass die befragten Reisenden, sobald sie einen geeigneten Sitzplatz eingenommen haben, auch anderen Fahrgästen gegenüber signalisieren, dass sie derzeitige Besitzer dieses Platzes sind.¹²⁵ Es ist ihr persönlicher Platz geworden, den sie bis zum Zielort ungern wieder aufgeben, wie bspw. erregte Debatten um die Richtigkeit der Sitzplatzreservierungen zeigen:

„Des fand ich immer unerfreulich. Irgendjemand kommt wieder, der net so oft fährt, ein älterer, der meint er sitzt jetzt im Zug neun, und genau auf dem Platz, auf dem man selber sitzt und bis man dem verklickert, dass er aber hier nicht im Waggon Neun, sondern im Waggon Acht ist, [...] Da hab ich dann gesagt, das ist mir jetzt wurscht, ich setz mich dann da rüber. Dann hab ich mich woanders hingesetzt, weil die ham's nicht verstanden, die, des war denen nicht zu vermitteln. „Dann setzen Sie sich doch da rüber, da ist doch ein Platz frei“, und ich Idiot setz mich wirklich da rüber mit dem Effekt, dass dann in [Großstadt] der kommt, auf dessen Platz ich saß und dann bin i der Depp gewesen, der zwar reserviert hatte, aber keinen Platz mehr hatte, weil der dann sein Platz reklamiert hat.“ (Herr Andresen, 27, 197)

Die befragten Reisenden definieren darüber hinaus ihren persönlichen Platz in unterschiedlicher Art und Weise und setzen differenzierte Grenzen ihres Eigenraumes. Im Folgenden werden Dimensionen des Eigenraumes sowie dessen Verteidigung und das Grenzmanagement von Eigenräumen zur Sprache kommen.

Dimensionen der Eigenraumgestaltung: Die befragten Reisenden legen den Radius ihres Eigenraumes in Abhängigkeit von technischen und sozialen Prämissen individuell fest, wie auch das Beispiel der Reisenden Frau Herbst zeigt, und versuchen während der Bahnfahrt ihr Eigenraumbedürfnis durchzusetzen.

„Also, wenn es sehr voll ist, dann bin ich ja froh, wenn ich nen Platz kriege, dann nehm ich irgendeinen Platz. Erm, wenn ich mehr Auswahl habe, dann würd ich versuchen, eine ganze Sitzreihe zu kriegen.“ (Frau Herbst, 21, 161)

Bei Zügen mit eher wenigen Mitreisenden nehmen die befragten Reisenden gern die Gelegenheit wahr, ihren eigenen Bahnraum weiträumig abzustecken. Hierfür wählen sie den Sitzplatz nach Möglichkeit sorgfältig aus. Am liebsten ist es den Reisenden, zwei oder noch mehr Plätze belegen zu können. Diese Ansprüche lassen sich am ehesten bei Reihenplätzen realisieren. Sie sind leichter einzunehmen und auch zu verteidigen. Dabei dient nur ein Platz dem eigentlichen Sitzen. Die umliegenden Flächen werden mit Gepäck, Unterlagen, Kleidung,

¹²⁵ Dieses Verhalten ähnelt territorialen Handlungsmustern, wie sie Miller (1990) beschreibt. Territorien sind zunächst von Personen unabhängig. Sie werden erst durch Aneignungsmechanismen von Menschen in Besitz genommen, indem diese Markierungen setzen und personalisieren. Der Zug stellt insofern ein öffentliches Territorium mit geringem zeitlichem Nutzungsanspruch dar, über das die Reisenden eine vorübergehende Verfügungsgewalt ausüben können (vgl. auch Goffman 1961; Lyman/Scott 1967; Altman 1975; Obermaier 1980).

Nahrungsmitteln usw. in Beschlag genommen. Das soziale Umfeld soll nach Möglichkeit in größerem Abstand gehalten werden. Hinzu kommenden Reisenden ist es nicht ohne weiteres möglich, einen Platz einzunehmen ohne vorher zu fragen, ob der Platz frei ist. Die Interviewpartner bevorzugen in der Regel mehr Eigenraum als ihnen vom Unternehmen formal-technisch zugestanden wird.

Darüber hinaus betonen die Befragten, dass sie wechselseitig bemüht sind, die räumlichen Ansprüche bereits im Zug sitzender Reisender zu akzeptieren, sofern es die Sitzplatzsituation zulässt. Wenn sie sehen, dass Personen größere Gepäckstücke und/oder Unterlagen um sich herum verteilt haben, gehen sie lieber weiter, als den freien Platz nachzufragen. Derartige Gesten korrespondieren mit dem eigenen Bedürfnis, selbst mehrere freie Sitzplätze finden und besetzen zu können, wie auch die Ausführungen von Frau Ebert zeigen:¹²⁶

„Ich hab, ich habe häufige auf dem Platz neben mir etwas stehen oder liegen, was ich auch dann erst alleine wegräume, wenn ich merke, dass die Plätze knapp werden. Also wenn Leute zusteigen und ich sehe es wird wirklich ein Problem, dann nehme ich meine Sachen weg. Solange ich aber das Gefühl habe, sie könnten sich auch noch woanders hinsetzen, lasse ich es erst mal liegen und nehme sie dann erst auf Aufforderung weg. Insofern ist es schon ein Versuch, den Platz neben mir möglichst lange frei zu halten. I: Und wie ist es dann gerade bei sehr vollen Zügen, wonach suchen Sie sich dann die Plätze aus? A: Dann suche ich mir den danach aus, [...] wo sich jemand möglichst wenig verbarrikadiert und ich mich möglichst wenig anstrengen muss, um neben jemand sitzen zu können.“ (Frau Ebert, 13, 389)

Es ist den Befragten eher unangenehm, nach der Vakanz des mit Besitztümern belegten Platzes zu fragen, denn das bedeutet Unruhe. Sie müssen Kontakt zu den betreffenden Mitreisenden herstellen und darum bitten, die Gegenstände vom Platz zu nehmen und neu zu verstauen. Gerade bei höherem Reisendenaufkommen stehen die beiden betreffenden Reisenden plötzlich im Mittelpunkt des öffentlichen Interesses. Ein Sitzplatz bietet aber immer noch mehr Eigenraum in Form von Rückzugsmöglichkeit aus der Öffentlichkeit als ein Stehplatz auf offenem Zugparkett. Der Eigenraum-Anspruch variiert auch in Abhängigkeit von den jeweiligen Zugverbindungen. Die befragten Bahnreisenden wissen in der Regel, an welchem Tag und zu welcher Zeit mit welchem Reisendenaufkommen zu rechnen ist. Daran orientieren sie auch ihren Bahnalltag und die Auswahl der Sitzplätze. Das bedeutet, die erwartbare soziale Distanz bzw. Enge steuert nahezu automatisch die Vereinnahmung zusätzlichen Eigenraums.

¹²⁶ Wie bereits im Abschnitt zur sozialen Aneignung beschrieben, stellt die Belegung einer einzelnen Sitzreihe und deren Akzeptanz durch die Mitreisenden, so lang es die Möglichkeit gibt, eine Art Gentleman Agreement dar, welches sich v.a. im Pendelverkehr finden lässt. Aber auch im gesamten Bahnverkehr streben untereinander fremde Reisende eher nach sozial-räumlicher Distanz so lang es möglich ist.

Eigenraumverteidigung: Wie die Ausführungen zur Belegung des Sitzplatzes in Abhängigkeit von individuellen Eigenraumansprüchen bereits andeutet, versuchen die befragten arbeitsbedingt Bahnreisenden ihre erworbenen Eigenräume anderen Reisenden gegenüber auch zu verteidigen. Dieses Verhalten ist auch eine Art Revierverteidigung. Ist der Sitzplatz erst einmal erobert, wird er weiträumig von der übrigen Öffentlichkeit abgegrenzt. Dies erfolgt meist durch die Inanspruchnahme und Belegung nebenliegender Sitzplätze mit Gepäck und weiteren Besitztümern. Gerade an Tischplätzen finden mitunter kleine Revierkämpfe um die zur Verfügung stehende Tischfläche statt. Die befragten Reisenden achten darauf, dass ihre Unterlagen nicht verdeckt werden und dass sie gleichzeitig möglichst viel Platz für sich nutzen können.

Die Verteidigung des eigenen Reviers betrifft auch Aspekte der räumlichen Atmosphäre. Dazu gehören v.a. Geräusche, Gerüche und visuelle Einflüsse. Laute Geräusche, auffallend riechende Nahrungsmittel oder ablenkende Filmvorführungen veranlassen einige der Befragten unter Umständen dazu, sich gegen diese Störungen ihres Eigenraumes zu wehren.

Hierfür zeigen die Interviewpartner zwei Wege auf. Entweder sie sprechen die störenden Reisenden direkt an oder sie verlassen das räumliche Umfeld und suchen sich einen neuen Sitzplatz. Einige gehen sofort auf die Mitreisenden zu, wenn sie sich sicher sind, dass eine Änderung der Situation ohne weiteres herbeigeführt werden kann und die Störung in ihren Augen einen Verstoß gegen die (ungeschriebenen) Regeln des Bahnfahralltags darstellt. In diesem Moment haben sie keine Scheu, aus der Anonymität der Öffentlichkeit heraus zu treten und im Mittelpunkt des Interesses der unmittelbaren Zugöffentlichkeit zu stehen. In den meisten Fällen haben die befragten Reisenden mit ihrer unmittelbaren Ansprache Erfolg. Die zweite Möglichkeit – das Verlassen des gewählten Sitzplatzes und Aufsuchen einer neuen räumlichen Umgebung – ziehen die Befragten erst dann in Betracht, wenn es ihnen nicht mehr gelingt, das in ihren Augen störende Verhalten zu ignorieren. Ihre individuellen Befindlichkeiten stehen dann nicht mehr in Einklang mit den vorherrschenden sozialen Rahmenbedingungen und die Bahnfahrt wird zur Belastung. Den befragten Reisenden fällt es leichter, sich mit Situationen zu arrangieren, wo ihr physischer Eigenraum bedrängt wird, als störenden Einflüssen ihres mentalen Eigenraumes stand zu halten.

Eigenraum-Grenzen

Es ist den befragten arbeitsbedingt Bahnreisenden wichtig, ein möglichst weiträumiges Feld für eigene Belange im Zug in Anspruch nehmen zu können. Sie empfinden es als unangenehm, wenn ihre Eigenräume mit denen der anderen Anwesenden kollidieren oder es zu körperlichen Kontakten kommt. Derartige Eigenraum-Kollisionen ereignen sich meist dadurch, dass die individuellen Tätigkeiten der unmittelbar Anwesenden nicht miteinander harmonieren. An dieser Stelle werden den Betroffenen die Grenzen ihres Eigenraums sichtbar.

Derartige Grenzen stellen das maximale Ausmaß dar, bis zu dem die Bahnfahrt subjektiv positiv verläuft. Werden die jeweiligen individuellen Grenzen überschritten, dann bemerken die Reisenden Unbehagen.¹²⁷

Entsprechend sind die befragten Reisenden bemüht, körperliche Kontakte mit anderen Anwesenden zu vermeiden. Besonders in Aus- und Einstiegssituationen besteht diese Gefahr. Gerade wenn zahlreiche Passagiere mit Gepäck nach ihren Plätzen suchen, gibt es nicht selten Auseinandersetzungen. Einige Reisende meiden auch Vis-à-Vis – Sitzplätze. Diese Sitze sind aus ihrer Perspektive so eng installiert, dass Körperkontakte nicht ausbleiben. Die individuellen Ansprüche an den körperlichen Eigenraum sind oftmals weitreichender, als es die Sitzplatznormierung des Verkehrsunternehmens vorsieht.

Um sich den gewünschten Eigenraum konstruieren zu können, ist auch die Schaffung einer begrenzten, individuellen Atmosphäre wichtig. Die befragten arbeitsbedingt Bahnreisenden bauen konkret und/oder gedanklich Funktionsräume. Diese Raumkonstruktion erfolgt bspw. anhand von individueller Technik und Materialien. Das prototypische Beispiel ist die Schaffung eines Arbeitsraumes mittels Laptop, Aktenordner, Stiften und Papier. Auf gedanklicher Ebene konstruieren sich die befragten Reisenden mentale Rückzugsräume. Wege des Rückzugs sind v.a. Schlafen, Lesen spannender Lektüre wie Krimis, Hören von Musik oder Betrachtung der vorbei ziehenden Landschaft. Indem sie versuchen, sich von äußeren Einwirkungen nicht beeinflussen zu lassen, setzen sie selbst die Grenzen ihres Eigenraumes.

Eigenraumgrenzen werden sozusagen aktiv von den Reisenden präventiv geschaffen als auch erst in der Interaktion mit anderen Mitreisenden sichtbar. Die befragten Reisenden sind stets bestrebt, ihre Eigenräume aufrecht zu erhalten und eventuell die Grenzen ihrer Räume zu erweitern, indem sie versuchen, ihre Alltagsarrangements gegenüber anderen Anwesenden durchzusetzen. Räumliches Verhalten bedeutet entsprechend auch Grenzmanagement zwischen den Reisenden. Dabei treten sie stets in einen Wettbewerb mit ihren Mitreisenden. Sosehr routinierte Bahnreisende, wie es die befragten arbeitsbedingt Bahnreisenden sind, versuchen, sich in ihren räumlichen Ansprüchen zu tolerieren, so intolerant reagieren sie auch mitunter, wenn sie ihre Eigenraumgrenzen eindeutig verletzt sehen.

¹²⁷ In der Psychologie wird der Begriff Crowding als „subjektive Erfahrung von Beengung“ (Schultz-Gambard 1990, 340) verwendet. Es ist das psychologische Gefühl des Beengtseins aufgrund hoher sozialer (Anzahl der Personen pro Raumeinheit) und räumlicher (verfügbarer Raum pro Person) Dichte, welches zu Stress führen kann. Die Personen fühlen sich „durch ungewohnten und unerwünschten sozialen Kontakt“ (Streufert/Nogami 1979, 3) überlastet.

7.5.5 Zusammenfassung – Raum als Rahmenbedingung

Aus räumlicher Perspektive bedeutet Bahnfahren für die befragten arbeitsbedingt Bahnreisenden eine Aneignungsleistung in vierfacher Hinsicht. Sie müssen sich mit dem Bahnhof als ‚Vorraum‘ des Zuges, mit den Anforderungen der geographischen Mobilität, mit dem Zug als Raum und mit der Schaffung und Bewahrung ihres Eigenraumes auseinandersetzen.

Der Bahnhof als so genannter *Vor-Raum* hat sich vom Warteraum zum Alltags-Integrations-Raum entwickelt. Er dient nicht mehr nur dazu, sich eine Fahrkarte zu kaufen, auf den Zug zu warten oder zwischen den Zügen zu wandern, sondern bietet den heutigen Reisenden eine breite Palette an Dienstleistungen über die Reise hinaus. Diese Dienstleistungsinfrastruktur wird von den Befragten mehrheitlich geschätzt, aber nicht immer als Ressource zur Alltagsbewältigung genutzt. Der Bahnhof ist in erster Linie ein Übergangsraum, der notwendigerweise durchquert werden muss, aber auch Orientierungsort im Mobilitäts-Alltag. Die Befragten assoziieren mit dem Aufenthalt am Bahnhof verschiedene Wartesituationen, das Gefühl von Stagnation, aber auch von Flüchtigkeit. Das Leben am Bahnhof ist darauf angelegt, eher kurze Zeit zu verweilen.

Der Terminus der *Raumüberwindung* verweist auf die Auseinandersetzung mit dem Unterwegssein auf der Schiene zwischen unterschiedlichen Alltagswelten. Gerade im regelmäßigen Bahnalltag stellt die Raumüberwindung eine zentrale Komponente dar, mit der sich die Befragten auseinander setzen (müssen). Die Überwindung von Entfernungen müssen Reisende gut aushalten können, um Mobilitätsstress zu vermeiden. Entsprechend entwickeln sie unterschiedliche Prämissen, wie sie mit dieser Situation umgehen. Einige sind darauf fixiert, so schnell und unkompliziert wie möglich am Zielort anzukommen. Andere Reisende wiederum binden diesen Akt der Raumüberwindung in ihren Alltag ein, indem sie bspw. die vorbeiziehende Landschaft bewusst als Entspannungsfaktor in die Reise integrieren. Viele Befragte streben eine Raumüberwindung möglichst ohne Unterbrechungen durch Zugwechsel an. Haben sie sich einmal am Platz installiert, wollen sie nicht wieder so schnell die Rahmenbedingungen wechseln müssen, nur so ist gewährleistet, dass sie sich in Ruhe individuellen Tätigkeiten widmen können. Häufiges Umsteigen dagegen verursacht Stress. Immer ‚auf dem Sprung‘ zu sein lässt kaum Entspannung zu.

Raumüberwindung steht in engem Zusammenhang mit körperlicher Wahrnehmung und Gefühlen. Die befragten Bahnreisenden nehmen selbst geographische Räume als vertraut oder fremd wahr. Indem sie genau wissen, wo sie sich befinden und wie die Raumüberwindung vonstatten geht, können sie sich gelassen ihren eigenen Dingen widmen. Allerdings hat diese unbeschwerte Wahrnehmung des Mobilseins auch seine Grenzen. Wird dieses Maß überschritten, haben die Befragten das Gefühl, selbst ‚auf der Strecke zu bleiben‘.

Es ist wichtig, dass der *Zugraum* selbst weitreichende Betätigungsmöglichkeiten bietet, um die Raumüberwindung abwechslungsreich und angenehm wie mög-

lich zu gestalten. Die befragten Reisenden orientieren ihre Verhaltensweisen nicht nur an den Ansprüchen ihres individuellen Alltags, sondern in hohem Maße auch am räumlichen Umfeld des Zuges. Sie reagieren sensibel auf die jeweilige Zugatmosphäre. Die Befragten definieren den Charakter ihrer Reise nach den möglichen Funktionen, die der Zugraum ausfüllen kann: als Arbeitsraum, Denkraum, Rückzugsraum, Kommunikationsraum und Bewegungsraum. Trotz dieser Multioptionalität der räumlichen Strukturen wird immer wieder die raum-technische Begrenztheit des Zuges thematisiert. Es entstehen häufig Gefühle des sozialen Gedrängtheits, wenn Rückzugsmöglichkeiten fehlen. Vor diesem Hintergrund legen die Interviewpartner überwiegend großen Wert auf die vom Unternehmen eingeführten Funktionstrennungen einzelner Abteile.

Im Zug wird in besonderer Weise deutlich, welche Rolle der individuelle *Eigenraum* der Menschen im öffentlichen Raum spielt. Der Aufbau des Eigenraums ist sehr zentral für die räumliche Aneignung des Bahnfahrens, um den Alltag im Zug etablieren zu können. Gerade beim Zugfahren zeigt sich im Rahmen des Samples eine Art von Revierverhalten: der eingenommene Eigenraum, der oftmals über die Abmessungen des Sitzplatzes hinausgeht, wird individuell markiert und verteidigt. Gleichzeitig versuchen die Anwesenden, Kollisionen zwischen den Eigenräumen (körperlich und mental) zu vermeiden, indem zunächst die Eigenraumgrenzen der Anderen, solange es den eigenen Bedürfnissen nicht allzu abträglich ist, akzeptiert werden. Wenn sich abzeichnet, dass die Zahl der Mitreisenden deutlich steigt, werden Stück für Stück Eigenraumgrenzen bis zu einem individuell festgelegten Maß zurückgenommen.

Räumliche Aneignung ist zusammengefasst eine wichtige Integrationsleistung aller räumlichen Komponenten, denn hierdurch wird Mobilität als Bewegung im Raum erst möglich. Sie beinhaltet auch die Koordination technischer, zeitlicher und sozialer Aspekte in einem objektiv vorgegebenen Raum. Dabei werden ganz unterschiedliche Raumstrukturen tangiert, die zueinander in Beziehung gebracht werden müssen. Dies erfordert Erfahrungen in der Wahrnehmung und Gestaltbarkeit von Räumen, aber auch Kompetenzen, Räume zu kreieren und zu verteidigen. Die arbeitsbedingt Bahnreisenden sind dadurch im Vorteil, dass sie aufgrund ihrer regelmäßigen Mobilität geübt sind, mit unterschiedlichen Räumen umzugehen. Sie haben gelernt, sich den jeweiligen Raumstrukturen anzupassen und ihr Eigenraumverhalten daran zu orientieren.

7.6 Bilanz: Wie wird arbeitsbedingtes Bahnfahren angeeignet?

Nach der ausführlichen Darstellung der einzelnen Aneignungsmechanismen der arbeitsbedingt Bahnreisenden (vgl. Tabelle 33), soll im Rahmen dieser Bilanz zusammengefasst erläutert werden, wie arbeitsbedingtes Bahnfahren angeeignet werden kann und welche Folgen sich für die Gestaltung des individuellen Bahnalltags ergeben können.

	Technik	Zeit	Sozialität	Raum
Bahnstruktur	Fahrkarte	Zeit- strukturierung	Zugbegleiter	Bahnhof
Mobilität und Verkehr	Eisenbahn als Verkehrsmittel	Zeit- überwindung	Überwindung von Abwesenheit	Raum- überwindung
Zug fahren	Zug als Infrastruktur	Zug als Zeitraum	Zugöffentlichkeit	Zug als Raum
Reisende im Zug	Persönliche Technik	Zeitgestaltung	Arrangements der Mitreisenden	Eigenraum

Tabelle 25: Aneignungsbereiche arbeitsbedingten Bahnfahrens

Als wesentliche Rahmenbedingungen des arbeitsbedingten Bahnalltags im Zug werden vier Dimensionen aufgezeigt: Technik, Zeit, Sozialität und Raum. Diese unterschiedlichen Dimensionen müssen die Reisenden gleichzeitig im Blick behalten, da sie als Bestandteile ein- und desselben Prozesses ineinander fließen. Es finden immer wieder Überlagerungen statt, da einzelne Handlungen der Akteure simultan ablaufen und gleichzeitig unterschiedliche Rahmenbedingungen tangieren. Indem sich die Reisenden bspw. gleichzeitig mit dem Zug und seiner technischen Infrastruktur, mit der Situation eines vollbesetzten Zuges und der damit einhergehenden räumlichen Enge auseinander setzen müssen, laufen zahlreiche Wahrnehmungen und Handlungen parallel ab. Die Aneignung des arbeitsbedingten Bahnalltags entlang der genannten Dimensionen verweist auf verschiedene empirische Bezugspunkte, um konkreter erklären zu können, wie Aneignung in welcher Situation des Bahnreiseprozesses funktioniert. Im Umkehrschluss bedeutet das, dass bspw. im Rahmen der zeitlichen Aneignung nicht allein die Beachtung des Fahrplans, sondern auch die zeitliche Überwindung als Prozess ebenso von Relevanz sein kann. Es wurden vier so genannte empirische Bezugspunkte aus dem Material abgeleitet.

Der empirische Bezugspunkt Bahnstruktur ist der Rahmen, den sich die Reisenden so zurechtlegen, dass sie möglichst selbstbestimmt und ohne intensive Kontakte zu Ansprechpartnern des Bahndienstleisters reisen können. Die bahnstrukturellen Aspekte sind für sie eher Obligationen, mit denen sie sich so gut es geht arrangieren. Die Bahnstruktur als Aneignungsbestandteil ist aufgrund der individuellen Kompetenzen und Routinen bei der Bewältigung des Bahnalltags eher in den Hintergrund gerückt. Den befragten Reisenden fällt es überwiegend leicht, sich in den Strukturen zurecht zu finden. Erst bei Änderungen (z.B. bei Fahrplanwechsel) sind intensivere Aneignungsanstrengungen erforderlich.

Der empirische Bezugspunkt Mobilität und Verkehr bezieht sich v.a. auf die Bewegung zwischen räumlichen, zeitlichen und auch sozialen Bezugspunkten. Die

befragten arbeitsbedingt Bahnreisenden haben sich bewusst für die Eisenbahn als Verkehrsmittel entschieden, um diese Bewegung und die damit verbundenen Anforderungen bestmöglich realisieren zu können. Es zeigt sich, dass die Reise mit der Bahn als ein Beispiel von Mobilität und Verkehr nicht nur eine körperliche Bewegung ist, sondern auch eine mentale Bewegung im Kopf der Reisenden. Diese beiden Bewegungen miteinander zu harmonisieren, ist eine Aneignungsleistung, die einiger Routine und Erfahrung bedarf. Die Reisenden müssen bereit und fähig sein, mit Mobilität umzugehen.

Der empirische Bezugspunkt Zug fahren betrifft die Organisation des Zugaufenthaltes. Es muss eine technische, zeitliche, soziale und auch räumliche Funktionalität gegeben sein, um eine angenehme Atmosphäre zu erleben. Zug fahren bedeutet auch, dass der Multioptionsraum Zug individuellen Tätigkeiten der Reisenden entsprechend definiert wird. Diese Definition lehnt sich an bestehende Vorgaben des Dienstleisters an, kreiert jedoch auch eigene temporäre Alltagsbereiche. Zug fahren wird von den Reisenden konkret definiert und aufgrund ihrer Erfahrungen auch ausgehandelt. Es ist eine Rahmenbedingung, die den Bahnalltag der arbeitsbedingt Reisenden unmittelbar tangiert und von zahlreichen Unvorhersehbarkeiten geprägt ist. Den Reisenden obliegt es, zwischen einwirkenden Strukturen und individuellen Handlungsansprüchen zu vermitteln.

Der empirische Bezugspunkt Reisende im Zug meint das Zurechtkommen mit unmittelbaren Mitreisenden, mit deren individuellen Alltag, ihrer Technik und allen Verhaltensweisen, und gleichzeitig die Integration der eigenen Tätigkeiten in den Bahnalltag, um die Reise nach persönlichen Kriterien nutzen zu können. Dabei ist es wichtig, dass es den Bahnreisenden gelingt, sich von den anderen Mitreisenden abzugrenzen und ständig zu kontrollieren, ob das soziale Umfeld den Ansprüchen an eine ungestörte Bahnreise entspricht. Im Vergleich zu den anderen strukturellen Rahmenbedingungen des Bahnfahrens sind die Mitreisenden eine unbekannte Variable in der Gestaltung des arbeitsbedingten Bahnalltags, die ein hohes Maß an Flexibilität bei der Reisegestaltung erfordert.

Aus den genannten vier Rahmenbedingungen und vier empirischen Bezugspunkten konnten 16 Aneignungsmechanismen erarbeitet werden, die für die befragten arbeitsbedingt Bahnreisenden von Relevanz waren. Diese Darstellung ist sicherlich keine abschließende Aufzählung, welche Aspekte für den arbeitsbedingten Bahnalltag wichtig und notwendig sind. Sie zeigt aber hinreichend die Komplexität dessen auf, worauf im Rahmen des arbeitsbedingten Bahnalltags geachtet werden muss. Es soll nun abschließend noch mal die Eingangsfrage aufgenommen werden, wie arbeitsbedingtes Bahnfahren angeeignet wird.

Die Aneignung des Bahnalltags erfolgt über mehrschichtige Mechanismen der Reisenden, die lange vor der eigentlichen Bahnfahrt zum Tragen kommen und auch nach der Bahnreise noch von Relevanz sind. Aneignung ist zunächst die Vorbereitung und Organisation des Bahnalltags in Auseinandersetzung mit reglementierenden Strukturen des Bahnfahrens, des Erwerbslebens und des

Privatlebens. Aneignung erfolgt stets in kleinen, praktischen Schritten in Abgleich mit den Rahmenbedingungen der unmittelbaren Umwelt. Sie beginnt mit der Auseinandersetzung mit den Tarifbedingungen, erstreckt sich über die Suche nach dem richtigen Sitzplatz und ‚endet‘ bei der Zurechtweisung störender Mitreisender während der Fahrt. Aneignung ist auch die mentale Auseinandersetzung mit den Anforderungen durch die Mobilität per Bahn. Die arbeitsbedingt Reisenden müssen es bspw. innerlich verarbeiten, dass sie in einem Verkehrsmittel auf Schienen unterwegs sind, welches sie nicht ohne weiteres verlassen können. Sie müssen sich darauf einstellen, dass sie mit zahlreichen, ihnen vollkommen fremden Mitreisenden über einen unterschiedlich langen Zeitraum an einem begrenzten Ort zusammenkommen und sich mit ihnen in irgendeiner Weise arrangieren müssen.

Die Aneignung des arbeitsbedingten Bahnfahrens ist damit eine wesentliche Voraussetzung für das Funktionieren der Alltäglichen Lebensführung. Über die Aneignung erfolgt eine Eingliederung des Bahnfahrens in den individuellen Alltag der arbeitsbedingt Bahnreisenden. Sie bringen ihre Kompetenzen und Erfahrungen in die Gestaltung ihrer Bahnreisen ein, um diese erfolgreich zu absolvieren und anschließend wieder problemlos den Alltagstätigkeiten nach Plan nachgehen zu können. Die Aufrechterhaltung von routinierten Alltagstätigkeiten im zeitlichen Verlauf des Alltags wird möglich durch eine routinierte Aneignung der unterschiedlichen Rahmenbedingungen der jeweiligen Alltagsstationen.

8 Empirische Schlussfolgerungen

Es hat sich gezeigt, dass die Thematik des arbeitsbedingten Bahnfahrens aus zweierlei Perspektiven betrachtet werden muss. Zunächst ist die Rolle der arbeitsbedingten Bahnfahrt im Gesamtarrangement des Alltags der arbeitsbedingt Mobilen zu klären. Parallel dazu muss analysiert werden, was während der Bahnfahrt geschieht und wie die Reisenden mit dem System Bahnreise sozusagen am besten ‚zurechtkommen‘.

Bereits im Rahmen der konzeptionellen Vorarbeiten wurde deutlich, dass arbeitsbedingt Bahnreisende eine doppelte Aneignungsleistung vollbringen müssen. Diese Aneignungsleistung besteht erstens in der kompetenten Gestaltung des Bahnalltags als Teilsphäre der jeweiligen Alltäglichen Lebensführung. Die zweite Aneignungsleistung zeigt sich während der eigentlichen Bahnreise. Hier sind die Akteure als kompetente Bahnfahrer gefragt, um die Anforderungen des Reisens gut in ihren Alltag integrieren zu können.

Bei der Bearbeitung des empirischen Materials wurden sechs typische Formen von Reise-Tätigkeiten beim arbeitsbedingten Bahnfahren erarbeitet. Ihnen ging die Frage voraus, wie die Akteure die arbeitsbedingte Bahnreise gestalten und welchen Zweck diese Tätigkeiten im Rahmen ihres gesamten Mobilitätsalltags erfüllen. Im Anschluss daran wurden die Aspekte Technik, Zeit, Sozialität und Raum als Rahmenbedingungen zur Aneignung des arbeitsbedingten Bahnalltags untersucht. Es stand die Frage im Mittelpunkt, was die arbeitsbedingt Bahnreisenden tun, um die Anforderungen des Bahnfahrens erfolgreich zu arrangieren.

Beide Problemzugänge wurden bislang getrennt voneinander behandelt, um die Komplexität des Themenfeldes zu reduzieren. Im Folgenden sollen die beiden empirischen Themenstellungen ‚Aneignung des Mobilitätsalltags anhand von typischen Reise-Tätigkeiten‘ und ‚Aneignung der Rahmenbedingungen des Bahnfahrens‘ zusammengefügt werden. Anliegen des Kapitels ist es zunächst zu erläutern, wie beide Aspekte miteinander im Zusammenhang stehen. Wie funktioniert arbeitsbedingtes Bahnfahren in seiner Gesamtheit? Im Anschluss daran wird der Terminus der Aneignung nochmals aus veränderter Perspektive betrachtet.

Die empirischen Analysen haben gezeigt, dass die Aneignung des Bahnalltags stets von unterschiedlich großen Aneignungsfreiräumen der Akteure geprägt ist. Die befragten arbeitsbedingt Bahnreisenden agieren einerseits unter deutlichen Restriktionen, die das System Eisenbahn mit sich bringt. Andererseits zeigen sich an unterschiedlichen Stellen Tendenzen, dass die Reisenden sehr wohl selbstbestimmt ihre Bahnreise gestalten können, es aber nicht in jedem Fall auch wollen.

8.1 Interdependenzen zwischen Reise-Tätigkeiten und Aneignung

Die Notwendigkeit der getrennten Betrachtung von Reise-Tätigkeiten und Aneignungsmechanismen wurde bereits zu Beginn der Datenanalyse deutlich. Die befragten arbeitsbedingt Bahnreisenden verwiesen in den Berichten über ihr Tätigkeitsspektrum und dessen Realisierung auf sehr unterschiedliche Strategien. Diese waren unmöglich innerhalb eines Typus strukturiert darzustellen, sondern bedurften einer gesonderten Bearbeitung. Es zeigte sich, dass diese beiden Gegenstände sozusagen „quer“ zueinander liegen. Wie „quer“ ihr Verhältnis ist und an welchen Stellen sich wichtige Schnittpunkte ergeben, soll anhand von zwei Interviewpartnern des in Kapitel 6 erarbeiteten Typus Effektiv realisiertes arbeitsorientiertes Bahnreisen näher beschrieben werden.

8.1.1 Aneignungsarrangements der Arbeitseifrigen

Als beispielhaft für diesen Typus werden die Befragten Frau Berger (7) und Herr Schöneberg (18) herangezogen. Sie gestalten ihre Fahrten im Zug überwiegend mit Erwerbsarbeiten aus und bilden so den genannten Typus gut ab. Sie verfolgen jedoch sehr unterschiedliche Strategien, sich mit den Rahmenbedingungen des Bahnfahrens zu arrangieren.

Frau Berger arbeitet als Beraterin für eine öffentliche Einrichtung im Bereich Berufsbildung. Bereits seit 10 Jahren ist sie bei ihrem Arbeitgeber beschäftigt, pendelte erst wöchentlich, seit einiger Zeit ist sie zur ICE-Tagespendlerin geworden und somit vier Stunden am Tag unterwegs. Darüber hinaus absolviert sie regelmäßig dienstliche Reisen. Sie ist Reisende 2. Klasse und Inhaberin der so genannten Mobility BahnCard 100¹²⁸. Herr Schöneberg ist 40 Jahre alt, ledig, Mathematiker und arbeitet als Referent in einer Koordinierungsstelle für Informationstechnik. Er ist regelmäßig geschäftlich mit dem Zug als Reisender der 1. Klasse unterwegs. Frau Berger und Herr Schöneberg nutzen die Zugfahrt in erster Linie zum Arbeiten, um den Arbeitsalltag am Arbeitsplatz zu entlasten. Welche Rahmenbedingungen sie bevorzugen, ist sowohl von ihren persönlichen Vorlieben als auch von den strukturellen Bedingungen ihres Alltags abhängig.

Technische Aneignungsarrangements zur Erwerbsarbeit im Zug

Da die Fahrkarte von Frau Berger für fast alle Bahnverbindungen Gültigkeit besitzt, muss sie sich vor der Fahrt bei Bedarf nur Sitzplatzreservierungen besorgen. Sie bestellt diese Reservierungen per Telefon und holt die Karten dann am Fahrkartenautomaten ab. Das ist für sie der effektivste Weg, wenngleich sie einräumt, dass die Handhabung des Fahrkartenautomaten spezielle Kompeten-

¹²⁸ Die Mobility BahnCard 100 besitzt Gültigkeit für beliebig viele Bahnfahrten in fast allen Zügen innerhalb Deutschlands (DB Fernverkehr 2007).

zen erfordert, die sie sich erst aneignen musste. Herr Schöneberg dagegen kauft seine Fahrkarten im Vorfeld der Reise am Fahrkartenschalter des nächst gelegenen Bahnhofes. Er schätzt den persönlichen Kontakt zum Verkaufspersonal, auch wenn er keinen Beratungsbedarf in Bezug auf den Reiseverlauf hat.

Herr Schöneberg nutzt je nach Fahrziel sowohl Fern- als auch Nahverkehrszüge. Dabei ist ihm jedoch der Fernverkehrszug aufgrund seines höheren Komforts deutlich lieber. Im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln bevorzugt er den Zug wegen der Bewegungsfreiheit zwischen den einzelnen Sitzreihen und der Möglichkeit, im Zug herumzulaufen. Frau Berger ist am liebsten mit Fernverkehrszügen wie dem ICE unterwegs. Hier fühlt sie sich, wie auch Herr Schöneberg, wohler, weil sie als Reisende über mehr Eigenraum und Handlungsspielraum verfügen. Fernverkehrszüge sind ihrer Meinung nach nicht nur schneller, sondern bieten auch einen höheren technischen Komfort. Regionalzüge dagegen stellen für sie „Sardinenbüchsen“ mit äußerst geringem Platzangebot, technisch begrenzten Handlungsmöglichkeiten und entsprechend wenig Attraktivität dar.

Im Zug sitzt Frau Berger in der Regel auf einem Reihensitz im Großraumwagen ohne fest installierten Tisch. Lediglich in Ausnahmefällen nutzt sie die so genannten Tisch-Plätze. Sie bevorzugt den Gangplatz, um bessere „Fluchtmöglichkeiten“ zu haben, sich also ohne besonderen Aufwand schnell vom Platz erheben zu können. Auf langen Reisen ist ihr jedoch der Fensterplatz lieber, da sie dort mehr Ruhe hat und dem Durchgangsverkehr der Ein- und Aussteigenden nicht unmittelbar ausgesetzt ist. Als angenehmes Sitzumfeld bezeichnet sie die Sitzgruppen mit drei Sitzplätzen, welche in der ersten Generation des ICE 1 installiert sind. Hier ist es ihr ohne weiteres möglich, sich gemütlich einzurichten und zurückzuziehen. Herr Schöneberg ist v.a. daran interessiert, auf einem Einzelplatz am Fenster ohne fest installierten Tisch im Großraumwagen zu sitzen. Am Tisch müsste er sich mit anderen Reisenden arrangieren, besonders der Beinkontakt ist ihm unangenehm. Er benötigt keine weiteren Ablagemöglichkeiten für seine Unterlagen.

Sowohl Frau Berger als auch Herr Schöneberg schätzen das noch teilweise vorhandene Audio-Programm der Bahn am Platz, um Radio (Frau Berger) oder Musik (Herr Schöneberg) zu hören. Frau Berger ist v.a. auf ihren morgendlichen Fahrten froh, während der Bahnreise mit Nachrichten versorgt zu werden. Herr Schöneberg dagegen nutzt die Möglichkeit des Musikhörens zur Entspannung gegen Ende der Bahnfahrt.

Frau Bergers Tätigkeiten im arbeitsbedingten Bahnalltag sind mittlerweile sehr von technischen Hilfsmitteln in Form ihres Notebooks und Mobiltelefons bestimmt. Sie hat sich allein wegen ihrer regelmäßigen Bahnreisen das Notebook angeschafft. Hiermit kann sie die speziell für die Bahnfahrt vorbereiteten (Arbeits-)Aufgaben erledigen. Darüber hinaus nutzt sie ihr Notebook auch für ihre Lieblingsmusik. Im Zug problemlos telefonieren zu können, ist für Frau Berger ein sehr wichtiger Aspekt. Sie telefoniert mittlerweile lieber während der

Fahrt als zu Hause. Frau Berger ist sehr auf die Nutzung von Technik fixiert, während Herr Schöneberg technische Hilfsmittel im Bahnalltag gern vermeidet. Mit dem Laptop arbeitet Herr Schöneberg selten. Er ist froh, einmal nicht am Computer sitzen zu müssen, „*das mach ich sonst schon von früh bis spät*“. Auch Telefonieren im Zug ist für ihn sehr unangenehm. Herr Schöneberg telefoniert nur in dringenden Fällen, wenn es sich nicht vermeiden lässt, z.B. zur Benachrichtigung des Hotels bei verspäteter Ankunft.

Zeitliche Aneignungsarrangements zur Erwerbsarbeit im Zug

Im Gegensatz zu Frau Berger, die nicht nur aufgrund ihrer Fahrkarte, sondern auch wegen ihrer persönlichen Motivation scheinbar unbegrenzt häufig und lang in der Bahn unterwegs ist, verweist Herr Schöneberg auf ein persönliches Zeitlimit, bis zu dem die Bahnfahrt eine angenehme Alternative bspw. zum Flugzeug ist. Wenn er jedoch nach fünf Stunden Reisezeit immer noch nicht am Zielort angekommen ist, kann die Reisezeit ein „bisschen lästig“ werden. Während er bis dahin die Zeit sehr gut für seine Arbeitsbelange nutzen kann, verwandelt sich dann die konzentrierte Arbeitsproduktivität in ungeduldige Unproduktivität. Die Konzentration lässt nach und er wartet nur noch auf die Ankunft am Zielort.

Bahnfahren muss für Frau Berger so schnell wie möglich vonstatten gehen. Sie will trotz ihrer Reiseleidenschaft für die jeweils vorgesehene Strecke nicht mehr Zeit als im Fahrplan vorgesehen in der Bahn verbringen. Für bestimmte Termine ist bei Herrn Schöneberg im Rahmen seiner Terminorganisation selbst der Hochgeschwindigkeitszug nicht schnell genug, so dass er sich dann für das schnellere Verkehrsmittel entscheidet, wenngleich die Qualität der Reisezeitnutzung aus seiner Perspektive sinkt. Wenn er sich jedoch für den Zug als Verkehrsmittel entschieden hat, spielt es für ihn bis zur genannten Reisezeitgrenze grundsätzlich keine große Rolle, wie schnell der Zug ist. Bahnfahren ist für ihn, so lang er nicht unter Zeitdruck steht, insgesamt ein Symbol der Gelassenheit und Gemütlichkeit.

Da Frau Berger fast täglich vier Stunden mit der Bahn unterwegs ist, spielt die sinnvolle Ausnutzung der zur Verfügung stehenden Reisezeit eine zentrale Rolle. Zeit darf nicht ‚verschwendet‘ werden, deshalb plant Frau Berger ihre Reisezeit genau vor. Die einzelnen Aufgaben werden täglich neu aufeinander abgestimmt und die Daten am Arbeits-PC und Reise-Laptop regelmäßig synchronisiert. Auch Herr Schöneberg nutzt die Zeit in der Bahn grundsätzlich sehr intensiv und bereitet sich ebenso darauf vor. Er sammelt und sortiert im Vorfeld der Bahnreise Unterlagen, die er ebenso gut oder gar besser in der Bahn bearbeiten kann. Entsprechend bedeutet Bahnfahren für Herrn Schöneberg ein Zugewinn an zeitlichen Ressourcen für seine Arbeit und er ist der Meinung, dass sich dies letztendlich auch ökonomisch positiv für den Arbeitgeber auswirkt:

„Tatsächlich denke ich, dass man diesen Aspekt, dass man da wirklich einfach besser arbeiten kann, den darf man nicht vernachlässigen, das ist auch, das ist schon ein echter Vorteil, der sich irgendwie dann ja auch finanziell auswirkt.“

Die Bahnreisezeit gehört für Frau Berger v.a. zur Arbeitszeit, wenngleich die Reisen oftmals in der Freizeit stattfinden. Sie argumentiert in der Weise, dass sie während der Fahrt die Möglichkeit hat, Erwerbsarbeit vom Arbeitsplatz auf den Bahnsitzplatz zu überführen oder bereits vor dem formalen Arbeitsbeginn zu erledigen. Auch bei Herrn Schöneberg steht der Arbeitsgedanke im Mittelpunkt. Obgleich nicht immer die gesamte Reise während der formalen Arbeitszeit erfolgt, trifft er persönlich keine Unterscheidung zwischen Arbeits- und Freizeit, sondern arbeitet. Sein Problem in Bezug auf die Arbeitserledigungen ist das teilweise sehr hohe Aufgabensumme, welches er nicht immer im Rahmen seiner vertraglich festgelegten Arbeitszeit bewältigen kann. Das Bahnfahren ist eine gute Gelegenheit, Arbeitsaufgaben auszulagern.

Konkret gestaltet sich die Bahnreise von Herrn Schöneberg so, dass er sich zunächst Arbeiten vornimmt, die mehr Konzentration erfordern, und mit inhaltlich leichteren Aufgaben endet. Wenn er nach seinem im Vorfeld festgelegten Aufgabensumme noch freie Zeit hat, lehnt er sich gern zurück, hört Musik oder unterhält sich kurz mit einem Mitreisenden. Die Gestaltung des Zeitfensters Bahnfahrt hat auch Frau Berger im Laufe ihrer Reisen immer weiter optimiert, indem sie zunächst unterschiedliche Tätigkeiten erprobt hat, denen sie während der Fahrt nachgehen könnte. Die Zugfahrt muss sich für sie grundsätzlich immer abwechslungsreich gestalten. Sie hatte einmal versucht, im Zug zu stricken, hat „es aber nur einen Pullover lang ausgehalten“. Sie liest regelmäßig ihre Tageszeitung, manchmal zwischendurch ein Buch oder eine Zeitschrift. Dazu hört sie Musik oder Nachrichten. Auf längeren Dienstfahrten empfindet es Frau Berger auch als angenehm, für einen Moment zu schlafen. Ihr Hauptaugenmerk liegt jedoch in jedem Fall auf der Erwerbsarbeit. Das ist aus ihrer Perspektive eine sinnvolle Nutzung der Bahnreisezeit. Sie teilt sich ihre Aufgaben nach Tageszeiten ein. Während am Morgen Information und vorbereitende Arbeiten für den Alltag am Schreibtisch im Vordergrund stehen, sind es abends v.a. Arbeitstätigkeiten, die helfen, einen Übergang vom Arbeitsalltag zum privaten Alltag herzustellen.

Soziale Aneignungsarrangements zur Erwerbsarbeit im Zug

In der Wahrnehmung und im Verhalten den Zugbegleitern gegenüber unterscheiden sich Frau Berger und Herr Schöneberg sehr. Frau Berger weiß, dass sie als Inhaberin der Mobilitätskarte BahnCard 100 und somit als treue Kundin vom Personal bevorzugt behandelt wird, meidet jedoch eher diesen Kontakt. Als Bahnbeamte oder Schaffner sind sie ihrer Ansicht nach v.a. für die Fahrkartenkontrolle zuständig, wobei selbst diese Aufgabe bei Frau Berger ohne längere Interaktion durchgeführt werden kann. Für Frau Berger sind die Zugbegleiter bei der Gestaltung ihres Bahnalltags weder hilfreich noch nutzlos. Die Zugbegleiter stellen für Herrn Schöneberg im Gegensatz zu Frau Berger einen wichtigen Bestandteil des Bahnfahralltags dar. Dabei spielt die Wertschätzung des Zugbegleitpersonals als Kontroll- und Servicepersonal eine sehr große Rolle. Als

Reisender 1. Klasse nutzt er mitunter den Am-Platz-Service (APS) und genießt es, wenn er im Zug an seinem Sitzplatz bedient wird. Es ist für ihn, im Gegensatz zu zahlreichen anderen Mitreisenden, auch selbstverständlich, dem Zugbegleiter Trinkgeld zu geben.

Frau Berger reist gern mit weiteren Mitreisenden, allerdings in ausreichendem Abstand zueinander. Reisende gehören zwar zum Bahnfahren dazu, aber sie möchte sie nicht direkt wahrnehmen. In ‚wissentlicher Distanz‘ zu sitzen ist ausreichend. Selbst Pendler, die sie mittlerweile wieder erkennt und grüßt, werden auf Distanz gehalten und spielen für die Gestaltung ihres Alltags eine untergeordnete Rolle. Sie führt im Zug ungern Gespräche und will auch nicht von anderen angesprochen werden. Generell gehören für sie persönliche Gespräche zwischen einander fremden Mitreisenden nicht in den Zug. Diese privaten Dinge sind in ihren Augen nichts für die Bahnöffentlichkeit. Entsprechend ärgerlich ist es für sie, wenn andere Anwesende sich laut unterhalten und sie bei ihrer Tätigkeit stören. Wenn mehrere Personen *„das gesamte Großraumabteil von vorn bis hinten beschallen“*, sucht sie sich lieber einen anderen Sitzplatz als dass sie sich das Gespräch mit anhört und sich darüber ärgert: *„Weil ich dann ja meine Privatsphäre irgendwo nicht mehr habe, ich kann nicht immer drum herum hören.“* Herr Schöneberg dagegen begrüßt es, sich hin und wieder durch ein nettes Gespräch von seinen Arbeitsaufgaben ablenken zu lassen. Er sieht jedoch ein Problem v.a. in seinem Aufenthalt in der 1. Klasse. Dort ist es aus seiner Perspektive eher unerwünscht, wenn miteinander geplaudert wird, so dass er sich meist zurückhält. Denn auch er nimmt es als unangenehm wahr, wenn die Geräuschkulisse im Bahnwagen so hoch ist, dass er sich nicht mehr auf seine Aufgaben konzentrieren kann:

„Also, ich hab, es gibt ja Leute, die können das so diskret, wo mich das wirklich absolut nicht stört, aber es gibt auch Leute, wo's mich sehr stört. [...] dass die dann so laut reden und, also, so wirklich, dass es hier nun jeder mithören kann und, irgendwie ganz nervige Dinge (lachend) dann da erzählen.“ (Herr Schöneberg, 139)

Wenngleich Frau Berger sich nicht gern mit Fremden im Zug unterhält, führt sie doch zahlreiche Telefonate mit Bekannten jenseits des Zuges. Dafür sucht sie extra ein Abteil auf, in dem sie sich ungestört wähnt. Denn grundsätzlich hält sie überhaupt nichts vom Telefonieren in der Zugöffentlichkeit, besonders nicht in Ruhewagen, in denen derartige Störungen nicht erwünscht sind. Telefonieren ist eine Belästigung, die in ihren Augen anderen Reisenden nicht zugemutet werden sollte.

Frau Berger hat für sich und letztlich auch für ihre Mitreisenden einige Regeln aufgestellt, die sie im Umgang miteinander während der Bahnfahrt als unerlässlich erachtet. Disziplin und Vermeidung gegenseitiger Belästigungen stehen an oberster Stelle. Werden derartige Regeln von anderen Anwesenden missachtet, greift sie auch energisch ein. Im gesondert ausgezeichneten Ruhewagen weist sie z.B. telefonierende Mitreisende darauf hin, dass sie deren Gespräch als nicht akzeptabel betrachtet. Gleichzeitig verfolgt sie das Ge-

schehen im Zug aktiv mit und kommt anderen Reisenden bspw. bei der Fahrkartenkontrolle zu Hilfe, wenn sie der Meinung ist, dass etwas „schief liegt“. Auch Herr Schöneberg ist grundsätzlich an einem korrekten Verhalten aller Mitreisenden im Zug interessiert. Wenn es jedoch aus seiner Perspektive zu Verstößen kommt, schweigt er jedoch und erträgt geduldig die unangenehme Situation. Seiner Ansicht nach waren Störungen bisher noch nicht so gravierend, dass er sich dagegen hätte wehren müssen. Allerdings überlegt er bereits im Vorfeld, welches soziale Umfeld an Sitznachbarn seinen Reiseansprüchen am ehesten entspricht und wählt sich dementsprechend den Platz aus.

Räumliche Aneignungsarrangements zur Erwerbsarbeit im Zug

Der Bahnhof als Schnittstelle zwischen der Zugfahrt und dem ‚übrigen Alltagsgeschehen‘ der Reisenden spielt für Frau Berger und Herrn Schöneberg eine sehr unterschiedliche Rolle. Während Herr Schöneberg seine Fahrkarten lieber am Bahnhof kauft und dafür auch gern im Vorfeld der Reise den Bahnhof aufsucht, will Frau Berger den Bahnhofsaufenthalt so kurz wie möglich gestalten. Die Dienstleistungs-Infrastruktur (Schalter, Geschäfte usw.) des Bahnhofs ist für sie nur von Interesse, um sich für die Reise kurzfristig Lesematerialien und Verpflegung zu besorgen.

Raumüberwindung im Zug ist für Frau Berger und für Herrn Schöneberg zur Routine geworden. Bahnfahren ist ein fester Bestandteil ihres Alltags. Herr Schöneberg schätzt besonders, dass der Zug Fortbewegung „an einem Stück“ bietet. Er kann am Startbahnhof in den Zug einsteigen und am Zielbahnhof aussteigen und muss sich während der Reise keine Gedanken darüber machen, wie die Strecke absolviert wird. Allerdings müssen für beide arbeitsbedingt Reisende die Rahmenbedingungen im Zug stimmen, damit sie sich wohl fühlen. Für Herrn Schöneberg ist es bspw. von Bedeutung, dass er möglichst gleich bleibende Rahmenbedingungen im Reiseverlauf hat. Sehr unangenehm wird es für ihn, wenn er in einem vollbesetzten Zug sogar in der 1. Klasse eingeeengt sitzen muss. Auch technische Störungen können Herrn Schöneberg beunruhigen und von seinen geplanten Tätigkeiten abhalten. In diesen Momenten fühlt er sich den Rahmenbedingungen des Bahnfahrens ausgeliefert. Dieser Umstand evoziert bei ihm teilweise auch Misstrauen und Angst.

Herr Schöneberg bevorzugt grundsätzlich die 1. Klasse, da die räumliche Aufteilung ihm mehr Eigenraum zugesteht und das soziale Umfeld seinen Vorstellungen vom angenehmen Reisen am ehesten entspricht. In der 1. Klasse halten sich seiner Meinung nach v.a. Reisende auf, die ebenfalls in Ruhe arbeiten wollen. Störungen durch Mitreisende sind hier vergleichsweise selten. Er hat den Eindruck, dass er sich hier oft besser auf seine Arbeitsaufgaben konzentrieren kann als am Arbeitsplatz. Hier hat er Ruhe, kann sich zurückziehen und muss keine Anfragen von Kollegen oder Vorgesetzten beantworten. Frau Berger wiederum vertritt die Meinung, dass sie für die Tätigkeiten, denen sie im Zug nachgeht, auch in der 2. Klasse gut aufgehoben ist.

Für Frau Berger ist es sehr wichtig, im Zug ihren persönlichen Freiraum zu wahren, eine Privatsphäre aufzubauen und zu schützen. Eine ausreichende räumliche Distanz, die sie auch in der 2. Klasse zwischen sich und anderen Mitreisenden herstellen kann, hat für sie oberste Priorität. Sie erreicht dies, indem sie sich möglichst großflächig mit vielen Unterlagen ausbreitet und teilweise sogar ihre Füße auf den gegenüberliegenden Sitz legt. Sie schafft sich gern eine Art kleines Revier als räumliche Absicherung gegenüber Mitreisenden, um potenzielle Störfaktoren abblocken zu können.

Die Gegenüberstellung dieser beiden Fälle zeigt, dass ähnlich motivierte Reise-tätigkeiten durch recht unterschiedliche Aneignungsmechanismen zustande kommen können. Es ist folglich schwer, von typischen Formen der Reisetätigkeiten direkt auf die Art und Weise der Aneignung des arbeitsbedingten Bahnalltags zu schließen. Die Aneignung des Bahnalltags erfolgt in vielerlei Hinsicht. Dabei spielen u.a. persönliche Befindlichkeiten und Kompetenzen wie auch arbeitsplatzspezifische und private Anforderungen an die Alltagsgestaltung eine wichtige Rolle, die mit den wechselnden Rahmenbedingungen des Bahnfahrens arrangiert werden müssen.

8.1.2 Über die Aneignungsvielfalt der Arbeitseifrigen

Der Vergleich unterschiedlicher Aneignungsmechanismen für einen empirischen Typus von Reise-Tätigkeiten zeigt mehrere Parallelen. Man kann davon ausgehen, dass die grundsätzliche Orientierung, wie der Bahnalltag gestaltet werden soll, und die Realisierung dieses Anspruchs entsprechende Aneignungsstrategien hervorrufen. Wer z.B. wie Frau Berger und Herr Schöneberg die Absicht hat, im Zug mobil zu arbeiten, wird mit anderen ‚Hürden‘ des Bahnfahrens konfrontiert sein als Menschen, die nur reisen wollen.

Entstehung von typischen Reise-Tätigkeiten

Die Aneignungsbemühungen der einzelnen Reisenden mit ihren individuellen Kompetenzen und Erfahrungen prägen auch die Entwicklung unterschiedlicher typischer Reise-Tätigkeiten. Wenn Aufgaben, wie z.B. die Vorbereitung von Präsentationen am Notebook, sich im Zug als gut realisierbar erweisen, dann können sich Tätigkeiten auch zu festen Handlungsmustern etablieren. Wenn die Reisenden feststellen, dass es hilfreich ist, im Zug am Notebook zu arbeiten, tun sie es wahrscheinlich häufiger und sind dadurch auch ein Vorbild für andere Anwesende. Indem diese beobachten, dass die Arbeit am Laptop relativ unproblematisch umgesetzt werden kann, testen sie bei einer der nächsten Reisen eventuell auch, inwiefern Tätigkeiten am Laptop für sie in Frage kommen.

Auf diese Art und Weise führen ganz unterschiedliche Aneignungsmechanismen zu ähnlich gelagerten Reise-Tätigkeiten. So kann es sein, dass einige Reisende lieber im Kleinraumabteil am Notebook arbeiten, weil ihnen die Umgebung im Großraumwagen zu laut ist. Oder sie stellen fest, dass Arbeiten am Notebook nicht so gut funktioniert wie zunächst gedacht und nehmen bei der nächsten

Reise andere Aufgaben mit. Möglicherweise wechseln sie auch die Klasse, wenn sie merken, dass Arbeiten in der 1. Klasse besser funktioniert als in der 2. Klasse. Vielleicht stellen die Reisenden auch fest, dass es für sie angenehmer ist, sich mit anderen Mitreisenden zu unterhalten anstatt Arbeitsaufgaben zu erledigen. Beide Mechanismen – die Aneignung des Mobilitätsalltags über typische Reise-Tätigkeiten sowie die Aneignung des Bahnfahrens an sich – sind somit grundlegend voneinander abhängig, aber nicht kongruent zueinander.

In welchem Umfang und in welcher Qualität die jeweiligen arbeitsbedingt Reisenden ihren individuellen Alltag in die Bahnreise integrieren wollen, beeinflusst auch das Maß der Notwendigkeit, sich den Bahnalltag mit all seinen Rahmenbedingungen anzueignen. Wenn sie die Reisezeit intensiv für ihre individuellen Belange nutzen möchten, sind sie aufgefordert, die technischen, zeitlichen, sozialen und auch räumlichen Grundlagen für ihre geplanten Tätigkeiten zu organisieren. Mit dem Umfang der Ansprüche an die individuelle Gestaltung steigen auch die Anforderungen zur Aneignung des Bahnalltags. Gerade das Beispiel des ‚Arbeitszentrierten Bahnreisens‘ zeigt, welche zahlreichen Arrangements die mobil Arbeitenden treffen müssen, um konzentriert und erfolgreich im Zug tätig sein zu können. Reisende mit einer geringeren Anspruchshaltung an die individuelle Gestaltung der Bahnfahrt stehen in der Regel weniger umfangreichen Aneignungserfordernissen gegenüber. Gerade bei ‚gängigen‘ Aktivitäten (wie Schlafen, Lesen von Unterhaltungslektüre oder Unterhaltung mit Mitreisenden) fällt es den Reisenden leichter, sich einerseits in die Öffentlichkeit des Abteils zu integrieren und andererseits in ihre Privatheit zurückzuziehen.

Grenzen der Entwicklung von Reise-Tätigkeiten in Bezug auf Erwerbsarbeit

Die sich verändernden Rahmenbedingungen sind ein Indiz dafür, wie viel Alltag in den Zug als öffentlichen Alltagsraum integriert werden kann und welche Tätigkeiten aus dem Arbeits- und/oder privaten Alltag in den Zug übertragbar sind. Mittlerweile gehört es, wie bereits angesprochen, zum Erscheinungsbild im Zug dazu, dass Reisende am Platz telefonieren und Fernverkehrszüge technisch so ausgestattet sind, dass sie mobiles Telefonieren weitgehend ermöglichen.

Je komplexer die Ansprüche an die Gestaltung des Bahnalltags sind, umso wichtiger werden die Aneignungsmechanismen, um sich erfolgreich in der Bahnöffentlichkeit mit privaten Belangen durchzusetzen. Die Problematik der Integration von Erwerbsarbeit in den Alltag des Zugabteils besteht v.a. darin, dass es sich mittlerweile oftmals um Tätigkeiten handelt, die bislang als ‚bahnreise-untypisch‘ gelten konnten. Am Laptop zu schreiben, Präsentationen zu erstellen, Protokolle zu formulieren oder telefonisch Arbeitsabläufe zu organisieren gehört nicht zu bahnreisetypischen Tätigkeiten, sondern hat sich erst in den letzten Jahren verstärkt durchgesetzt. Entsprechend müssen die betreffenden Reisenden Aneignungs-Mechanismen erarbeiten, die eine erfolgreiche Realisierung dieser Aufgaben möglich machen. Sie müssen unterschiedliche Bahn-

reise-„Settings“ ausprobieren, wie und wo sie bspw. telefonieren können, wann es günstig ist, konzentriert an Texten zu arbeiten oder eine Ruhephase einzulegen. Arbeiten in der Bahn muss gelernt und geübt werden.

Für die empirischen Befunde bedeutet es, dass Tätigkeiten, welche sich stark an so genannter ‚mobiler Arbeit‘¹²⁹ orientieren, im Rahmen des Bahnalltags eine besondere Herausforderung darstellen. Auch heute noch ist der Alltag im Zug hauptsächlich von Tätigkeiten wie Lesen, Schlafen, Unterhaltung oder Landschaftsbetrachtung geprägt. Obwohl es zunehmend populär und gefordert wird, als Geschäftsreisender und/oder Pendler während der Bahnfahrt zu arbeiten, ist die Durchsetzung dieses Anspruchs nicht immer einfach. Erwerbsarbeit ist trotz zunehmender Verbreitung und Wichtigkeit nicht in jedem Fall die dominierende Tätigkeit der im Zug Anwesenden. Einige Rahmenbedingungen (Steckdosen, Internet, Mobilfunkverstärker, Raumtrennungen usw.) wurden zwar zugunsten mobiler Arbeit im Zug installiert. Andere Rahmenbedingungen (Reisende unterschiedlichen Alters, Reisegruppen, technische Defekte, Verspätungen usw.) erschweren Erwerbsarbeit im Zug.

Aus diesem Grund ist es schwierig, die Zugfahrt ausschließlich für Erwerbsarbeiten zu nutzen. Die Akteure müssen sich den Bahnalltag in der Weise aneignen, dass sieum für alle Eventualitäten gerüstet sind und schnell auf Veränderungen reagieren können, die die Realisierung von Erwerbsarbeiten beeinträchtigen.

8.2 Handlungsspielräume von Aneignung

Wie Konter (1997, 205) beschreibt, sind die „alltäglichen ‚Mikro-Räume‘ der Individuen wie Wohnung, Wohnumfeld, Fabrik oder Büro, öffentlicher Raum, Verkehrskorridore usw. durch unterschiedlich gewichtete Verhältnisse von Fremdbestimmung und Selbstbestimmung charakterisiert“. Im Bereich von Verkehr und Mobilität wird v.a. dem Auto ein hoher Grad an Selbstbestimmung zugeschrieben (Steinkohl/Sauer/Gruber 1999). Als Autofahrer können die Menschen über Abfahrtszeiten, Reiserouten, Unterhaltung im Auto und Pausen selbst entscheiden. Sie planen individuell wie, wann, wo und mit wem sie fahren wollen. Das Auto wird den Individualisierungsanforderungen und damit der Selbstbestimmung des Menschen besser gerecht als ein öffentliches Verkehrsmittel (Gegner 2007). Der öffentliche Massenverkehr funktioniert laut Canzler/Knie (1998, 58) eher nach „fordistischer Produktionsweise“ und ist damit nicht mehr so gut in der Lage, die individuellen Bedürfnisse der Reisenden zu erfüllen.

¹²⁹ Vgl. zur Rolle von mobiler Arbeit als Ausgleichsmechanismus zwischen Arbeit und Bahnfahren ausführlicher Kapitel 9.

Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel wird überwiegend als fremdbestimmtes Reisen wahrgenommen. Die Reisenden haben kaum Einfluss auf die Steuerung des Verkehrsverlaufs, müssen sich an Abfahrtszeiten halten, können nicht individuell und kurzfristig die Reiseroute ändern usw. Individualität und Flexibilität scheinen kein Bestandteil des Reisens in öffentlichen Verkehrsmitteln zu sein. Da stellt sich an dieser Stelle die Frage: Warum fahren arbeitsbedingt Bahnreisende trotzdem Bahn?

Die Empfindung von Fremd- und Selbstbestimmung ist von verschiedenen Faktoren wie mikrostrukturellen Rahmenbedingungen sowie gesellschaftlichen und staatlichen Regelungen geprägt. Fremdbestimmung lässt sich als in erster Linie strukturelle Einflussnahme verstehen, der die Menschen in ihrem Handeln ausgesetzt sind, während bei selbstbestimmtem Handeln die Menschen frei über Modalitäten ihrer Alltagsgestaltung entscheiden können. Das Verhalten in alltäglichen Mikro-Räumen ist jedoch auch davon abhängig, inwiefern Menschen freiwillig und kontrolliert Angelegenheiten von anderen regeln lassen, um sich bei der Alltagsgestaltung in ihrem eigenen Handeln zu entlasten. Den Menschen stehen somit in ihrem Handeln unterschiedliche Spielräume zur Verfügung, die sie als eher fremd- oder selbstbestimmt erleben. Je nach Alltagsbereich sind sie angehalten, sich durch Aneignung diese Handlungsspielräume zu Nutzen zu machen. Diese Situation lässt sich auch auf den Bereich des Bahnfahrens übertragen.

Aneignung des arbeitsbedingten Bahnalltags zeigt sich allgemein als aktiver Integrationsmodus der Reisenden mit verschiedenen Handlungsspielräumen, die die Aneignung des Bahnalltags sowohl stark determinieren als auch nahezu offen halten können. Von den arbeitsbedingt Reisenden wird folglich sowohl passives als auch aktives Verhalten erwartet. Darüber hinaus werden beim Bahnfahren auch Ansprüche und Verhaltensweisen sichtbar, welche sich weder als aktiv noch als wirklich passiv einordnen lassen. Es gibt entsprechend eine Zwischenform, die sowohl aktive als auch passive Bestandteile beinhaltet. Hierfür soll der Begriff der kontrollierten Passivität eingeführt werden.

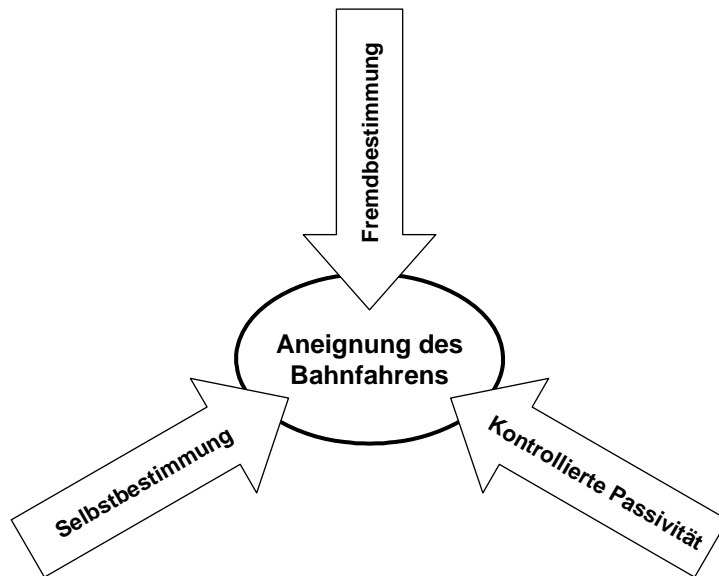


Abbildung 11: Handlungsspielräume von Aneignung

8.2.1 Aneignungsspielräume im Bahnalltag

Im Folgenden wird anhand der in Kapitel 1 erarbeiteten vier Rahmenbedingungen von Aneignung des arbeitsbedingten Bahnalltags (Technik, Zeit, Sozialität und Raum) geprüft, welche Handlungsspielräume den arbeitsbedingt Reisenden zur Verfügung stehen. Um die jeweiligen Möglichkeiten und Grenzen von Aneignung innerhalb der einzelnen Rahmenbedingungen deutlich zu machen, werden besonders prägnante Beispielszenarien gewählt.

Fremdbestimmung im arbeitsbedingten Bahnalltag

„Aus den unabhängigen Reisenden war mit der Eisenbahn ein abhängiger Passagier geworden, der wie Stückgut von einem Ort zum anderen fortgeschafft wird, der eben «transportiert» wird, ein Wort, das bis dato nur auf Gefangene oder auf Kaufmannsgüter anwendbar gewesen war.“ (Sachs 1990, 111)

Die allgemeine Wahrnehmung des Bahnreisens geht auch heute noch, wie bereits erläutert, von einem hohen Maß an Fremdbestimmung aus. Das Verhalten der Reisenden wird strukturell gesteuert, um als Massenverkehrsmittel, was die Bahn trotz allem immer noch ist, die Reisendenströme bewältigen und das System Bahnreise aufrechterhalten zu können. Für das Verkehrsunternehmen erscheint es notwendig und sinnvoll, Bahnreisen weitestgehend fremdbestimmt zu organisieren. Für die Reisenden zeigt sich dieser eingeschränkte Handlungsspielraum im Rahmen ihrer individuellen Alltagsorganisation bspw. an folgenden Stellen.

Technik: Die Konstruktion der Züge hat sich mittlerweile dahin entwickelt, dass viele Aspekte zentral und elektronisch gesteuert werden. Die modernen Züge des Nah- und Fernverkehrs sind z.B. computertechnisch gesteuert, dass Reisende die Türen erst nach der Freigabe öffnen können. Die Temperatur im Zugwagen wird von der Klimaanlage reguliert. Das Öffnen von Zugfenstern ist grundsätzlich nicht mehr vorgesehen. Die Toilettenspülung erfolgt auf Knopf-

druck. Ist ein technischer Zugbestandteil defekt, kann der Schaden erst nach der Reise behoben werden. Die Anwesenden müssen technische Ausfälle oftmals einflusslos hinnehmen. Auch die Handhabung persönlicher technischer Geräte unterliegt Reglementierungen und Einschränkungen. Fremdbestimmung zeigt sich bereits beim Fahrkartenkauf. Die Zugangsmöglichkeiten zu bestimmten Zugräumen (Fernverkehrszug, Klasse, Lounge usw.) werden über den Preis reguliert, den das Unternehmen festlegt. Da sich die Reisenden mit dem Erwerb einer Fahrkarte in der Regel auch auf den Start- und Zielort festlegen, erfolgt gleichzeitig eine Bindung an entsprechende Züge, Reiserouten und Unterwegshalte.

Zeit: Der Fahrplan diktiert den Bahnreisenden ein unnachgiebiges Zeitmuster. Sie müssen zur angegebenen Abfahrtszeit am Bahnsteig stehen, wenn sie mit dem anvisierten Zug fahren wollen. Grundsätzlich haben die Reisenden die Möglichkeit, zwischen verschiedenen Zugverbindungen mit entsprechenden Fahrzeiten zu wählen. Dies ändert jedoch nichts an der Problematik, dass die Reisenden gezwungen sind, ihren gesamten individuellen Alltag um dieses Zeitfenster herum zu arrangieren. Darüber hinaus haben sie kaum Einfluss auf die reale zeitliche Dauer der Fahrt. Der Zug fährt nicht schneller oder langsamer, nur weil dies im Interesse einzelner Reisender wäre. Selbst bei der Koordination von Anschlusszügen entscheiden die zuständigen Bahnbeschäftigten, ob ein Zug auf Anschlussreisende wartet. Bei Zugverspätungen bleibt den Reisenden oftmals nichts anderes übrig als zu warten.

Sozialität: Auch die Zusammensetzung der Mitreisenden im Zugwagen lässt teilweise wenige Spielräume. Durch Unterwegshalte am Bahnhof verändert sich regelmäßig das soziale Umfeld. Bichsler (1985, 42) drückt es mit den Worten aus: „Die Aufenthalte der Züge sind die riskanten Augenblicke, sie können die Reise beeinträchtigen, weil eine Veränderung geschieht, die Neuen kommen, die Anfänger, die noch Ungereisten“. Indem die Fahrgäste durch ihre individuellen Reiseverbindungen unterschiedlich lange Zeiten im Zug verbringen, verlassen ständig Personen das Umfeld und neue kommen hinzu. Gegner (2007, 176) beschreibt dieses besondere Charakteristikum des öffentlichen Verkehrs als „interne Mobilität“. Für die bereits anwesenden Mitreisenden bedeutet diese Situation, dass nicht sie die Wahl treffen, sondern zur Auswahl werden. Sie haben weniger Einfluss auf die Zusammensetzung der neu entstehenden sozialen Umgebung als zum Zeitpunkt ihres Einstiegs und sind aufgefordert, sich immer wieder von Neuem mit den veränderten sozialen Rahmenbedingungen zu arrangieren. Dazu gehören auch wechselseitige Beobachtungen unter den Mitreisenden. Als Bahnreisender muss man damit rechnen, dass man von seinen Mitreisenden mit unterschiedlicher Aufmerksamkeit studiert wird. Darüber hinaus übernimmt das Zugbegleitpersonal trotz des seit der Bahnreform etablierten Status als Servicepersonal weiterhin die zentrale Funktion der Kontrolle der Reisenden. Dazu gehören sowohl die Fahrscheinüberprüfung als auch die Überwachung des den Beförderungsrichtlinien (DB Fernverkehr AG 2007) ent-

sprechenden Reisendenverhaltens. Die Reisenden müssen grundsätzlich den Anweisungen der Zugbegleiter Folge leisten, sich unterordnen.

Raum: Das Verkehrsunternehmen Bahn legt einzelne Funktionsräume bei der Zugraumgestaltung fest und belegt die Nutzung dieser räumlichen Umgebungen mit Auflagen. So ist es bspw. 2. Klasse-Reisenden verboten, sich während der Fahrt in der 1. Klasse aufzuhalten, ohne dafür ein zusätzliches Entgelt zu zahlen. Darüber hinaus wird zentral über Abschaffung von Raucherzonen, Einrichtung von Mutter-Kind-Abteilen, Integration von Gepäckablageflächen, Beibehaltung von Kleinraumabteilen usw. entschieden. Selbst bei Sitzplatzreservierungen nimmt überwiegend das elektronische Reservierungssystem die Zuweisung der Reisenden zu einem bestimmten Sitz vor. Der den Reisenden zugesprochene Eigenraum in Form des Sitzplatzes ist nach ökonomischen Gesichtspunkten errechnet worden und sieht grundsätzlich keine individuelle Erweiterung vor. Die Reisenden können bspw. nicht zwei Plätze für sich allein reservieren.

Die Bahn entscheidet letztlich unabhängig von den Bedürfnissen der Bahnreisenden, welche Strecken des Schienennetzes ökonomisch rentabel sind oder nicht. Die Bahnkunden haben grundsätzlich kaum Einfluss auf die Festlegung der Zugrouten und Unterwegshalte. Um in den Zug zu gelangen oder ihn verlassen zu können, ist der Bahnhof der einzige räumliche Bezugspunkt für die Bahnreisenden. Aussteigen an anderen Orten ist strengstens verboten und durch die technische Konstruktion der Züge auch nicht mehr möglich. Mitunter kommt dann trotz allen Komforts bei einigen Reisenden das Gefühl von Bewachung, Eingrenzung und Hilflosigkeit auf. Sie fühlen sich den Rahmenbedingungen ausgeliefert. Besonders kritisch ist die Situationen bspw. bei unvorhergesehenen Zwischenfällen im Reiseablauf. Gerade bei Zugstillständen auf freier Strecke überkommt manchen Reisenden ein unbehagliches Gefühl des Eingesperrtseins.

Die Bahnreise lässt insgesamt sich als eine Art reglementierte Institution verstehen, die das Verhalten der Menschen für einen bestimmten Zeitraum beeinflusst. Gerade die räumliche und technische Abgrenzung von der Außenwelt mit beschränkten Exit-Optionen prägt die Wahrnehmung der befragten Reisenden. Es ist die Angst, im Notfall festgehalten zu werden, dem System ausgeliefert zu sein. Die räumliche Abgrenzung ist jedoch ein zahlreichen weiteren Massenverkehrsmitteln inhärentes Problem. Raumüberwindung in hoher Geschwindigkeit (Bahn, Flugzeug, Schiff) funktioniert nur über die zeitweilige Beschränkung der Handlungsspielräume der Reisenden.

Selbstbestimmung im arbeitsbedingten Bahnfahralltag

Auch wenn Bahnfahren von fremdbestimmten Elementen geprägt ist, liegt es im Interesse vieler der befragten arbeitsbedingt Bahnreisenden, möglichst selbstbestimmt im Rahmen ihrer Bahnfahrt agieren zu können. Selbstbestimmung meint hier eigenverantwortliches Handeln der Reisenden. Sie sind bestrebt, ihre persönlichen Anliegen auf verschiedene Art und Weise in den Bahnalltag integrieren zu können.

Technik: Trotz technischer Reglementierungen verweisen viele der Befragten auf unterschiedliche Freiräume. Dazu gehört u.a., dass sie ihre Fahrkarte, teilweise schon für einen bevorzugten Sitzplatz, selbständig im Internet oder am Fahrkartenautomaten erstellen können. Sie bewerten kritisch die technische Leistung der jeweiligen Zugprodukte und entscheiden sich je nach Preissensibilität und Wahlmöglichkeit für bestimmte Fern- oder Nahverkehrszüge. Im Zug schätzen es die Reisenden, bspw. Selbst die Sitzposition der Sitzplätze zu regulieren oder individuell die Bahnaudioanlage zu nutzen. Aber auch die Benutzung eigener mitgebrachter Technik ist ein wichtiger Aspekt. Indem sie Telefone, Notebooks, MP3-Player, Videospiele usw. mit in den Zug nehmen und nutzen, erweitert sich ihr Betätigungsfeld während der Bahnreise beträchtlich. Ihre persönlichen Interessen können über technische Hilfsmittel stärker in die Gestaltung des Bahnalltags eingebracht werden.

Zeit: Selbstbestimmung in zeitlicher Perspektive besteht v.a. in der beliebigen Gestaltung der Reisezeit. Die Reisenden haben grundsätzlich die Möglichkeit, Tätigkeiten auszuwählen, denen sie während der Beförderung im Zug nachgehen wollen: ‚einfach nur dasitzen‘, lesen, schreiben, stricken usw.

Sozialität: Gerade zu Beginn der Bahnreise haben die Reisenden grundsätzlich die Möglichkeit, sich das soziale Umfeld selbst zu wählen, indem sie den Sitzplatz nehmen, der ihren Ansprüchen an ein kompatibles Umfeld am meisten entspricht. Die befragten Reisenden ohne Sitzplatzreservierung nutzen die Möglichkeit, sich den Sitzplatz auch dem unmittelbaren sozialen Umfeld entsprechend auszusuchen. Darüber hinaus steht es den Anwesenden im Zug grundsätzlich frei, den Sitzplatz zu wechseln, wenn wahrgenommene Störungen von anderen Mitreisenden nicht mehr zu ertragen sind. Die Reisenden können je nach individueller Stimmungslage miteinander ins Gespräch kommen wie es in ihrem Ermessen liegt, Gespräche unterbinden oder gar abbrechen. Auch die Zurechtweisung störender Mitreisender ist kein ungewöhnliches Vorgehen im gemeinsamen Reisealltag. Häufig Reisende haben feste Vorstellungen davon, wie das Miteinander unter Reisenden am besten arrangiert werden kann und versuchen entsprechende Regeln zu etablieren.

Raum: Wenngleich der Fahrplan ein grundlegendes Raum-Zeit-Gerüst vorlegt, liegt es auch im Ermessen der Reisenden, welche Route sie wählen und ob sie eventuell zwischendurch an einem interessanten Ort pausieren. Die Reisenden wählen sich Zugabteil und Sitzplatz weitestgehend frei aus. Sie strukturieren ihre Eigenräume im Abgleich mit anderen Reisenden und markieren Grenzen ihres ‚Reviere‘, so dass sie ausreichend Distanz zu anderen Mitreisenden herstellen können.

Selbstbestimmte Aneignung kann vor dem Hintergrund der genannten Beispiele als kreative Auseinandersetzung mit den Rahmenbedingungen des Bahnfahrens betrachtet werden. Es werden den Reisenden Kompetenzen abverlangt, die weitreichende Erfahrung und eigenständiges Handeln voraussetzen. Je intensiver sie

diese Kompetenzen für ein selbstbestimmtes Bahnreisen einsetzen können, umso flexibler gestaltet sich die Bahnreise.

Kontrollierte Passivität im arbeitsbedingten Bahnalltag

Fremdbestimmung ist nicht in jedem Fall eine Belastung für die Bahnreisenden, sondern mitunter auch notwendig, um den subjektiven Aneignungsaufwand in der Auseinandersetzung mit den Bahn-Rahmenbedingungen einzugrenzen. Fremdbestimmung wirkt dann als entlastendes Moment, welches die Reisenden bewusst in Kauf nehmen und positiv in ihren Bahnalltag zu integrieren versuchen.

Es findet in diesem Fall eine aktive Auseinandersetzung mit Fremdbestimmungsmechanismen des Bahnfahrens statt, die subjektiv umgedeutet werden. Aspekte der Fremdbestimmung werden für individuelle Aneignungszwecke instrumentalisiert.

Es wird von den befragten Reisenden positiv auf diese so genannte positiv konnotierte kontrollierte Passivität verwiesen. In bestimmten Situationen ist es für sie angenehm, nicht für alle Dinge rund um die Gestaltung des Bahnalltags verantwortlich zu sein und selbstbestimmt handeln zu müssen. Es erleichtert ihnen das Bahnfahren, wenn sie Verpflichtungen delegieren. So ergibt sich der Freiraum, im Zug bequem zu sitzen und sich individuellen Anliegen widmen zu können. Das bedeutet in erster Linie, dass der Zug als Beförderungsmittel für sie die Überwindung des geographischen Raumes übernimmt. Die Reisenden selbst müssen nicht aktiv ins Verkehrsgeschehen eingreifen. Die Verantwortungsübertragung haben sie mit dem Bahnticket erworben.

Schönhammer (1997, 68) bezeichnet diesen Umstand als „entspannte Passivität“ in Form eines Gewinns an Gelassenheit. Die Reisenden gewinnen an „innerer Freiheit bzw. innerer Bewegung“ in Form von Träumen und Phantasien. Sie können ihren Gedanken freien Lauf lassen ohne daran denken zu müssen, wie sie von A nach B gelangen. Allerdings bezieht er den Begriff lediglich auf den Gesichtspunkt der Raumüberwindung: Die Reisenden können sich sprichwörtlich zurücklehnen, weil sie nicht für die Steuerung des Verkehrsmittels zuständig oder mittelbar am Fahrgeschehen (wie als Beifahrer im Auto) beteiligt sind. Sie befinden sich in einer „schöpferischen Pause“ (Schönhammer 1997, 68). Nicht die Reisenden bewegen sich, sondern die Welt wird einem Kino gleich als bewegt wahrgenommen.

Die Argumentation der vorliegenden Arbeit erweitert den technischen Aspekt der Passivität um die zeitliche, räumliche und soziale Perspektive und konzentriert sich auf weiter reichende Entlastungsmomente durch fremdbestimmte Rahmenbedingungen.

Technik: Die Entlastung von der eigenverantwortlichen Beförderung ist ein wesentliches Argument, dass gerade das Zugfahren im Vergleich zur Autonutzung gern als bequem, entspannend und gemütlich dargestellt wird. Der Zug

übernimmt die Hauptfunktion der Raumüberwindung. Claessens (1966, 32) nennt es „externalisierte äußerliche Kontrolle“. Bei Fehlern sind nicht die Bahnreisenden dafür verantwortlich, sondern das Bahnunternehmen. Gerade bei Pendlern spielt der Aspekt der kontrollierten Passivität bei der Raumüberwindung eine wichtige Rolle, um Arbeit, Mobilität und Familie koordinieren zu können. Die Nutzung des Zuges als Verkehrsmittel ermöglicht ein Abschalten bzw. Umschalten zwischen den Alltagswelten mittels individuell wählbarer Entspannungsmechanismen. Würde an diese Stelle die Notwendigkeit der Steuerung eines Kfzs stehen, müsste der Alltag anders organisiert werden.

Zeit: In zeitlicher Perspektive besteht kontrollierte Passivität v.a. darin, dass die Reisenden besonders bei Unregelmäßigkeiten im Fahrplanablauf die Schuld der Verspätung von sich weisen können. Gerade hinsichtlich der Koordination zwischen den Alltagswelten Arbeit und Privatleben können sie nicht versprechen, Termine zeitgenau einhalten zu können, wenn sie in ihrer verkehrlichen Fortbewegung von einem fremden Technik- und Zeitsystem abhängig sind. Insofern ist es gerade hinsichtlich der Gestaltung der alltäglichen Mobilität entlastend, zeitliche Fremdbestimmung zwar hinnehmen zu müssen, aber auch Verantwortung für zeitliche Verzögerungen weitergeben zu können, wenngleich die kritische Situation der Verspätung und deren Folgen nicht in jedem Fall kompensiert werden können. Indem exakte Fahrzeiten angegeben sind, können die Reisenden diesen zeitlichen Rahmen als Referenz für die Alltagsgestaltung nutzen. Sie werden nicht persönlich gefordert, mit der Raumüberwindung auch Zeitmarkierungen einhalten zu müssen.

Sozialität: Obgleich viele befragte arbeitsbedingt Reisende darauf achten, dass sich hinsichtlich des sozialen Miteinanders die Mitreisenden an vorliegende Regeln halten, sind sie auch der Meinung, dass v.a. das Zugbegleitpersonal die Einhaltung der Reiserichtlinien kontrollieren und im Fall eines Verstoßes agieren sollte. Die Sicherheit der Reisenden ist aus ihrer Perspektive grundsätzlich durch das Zugteam zu gewährleisten. Als Fahrgäste müssen sie sich zwar mit anderen Anwesenden arrangieren, sind aber für die Überwachung des harmonischen Miteinanders nicht verantwortlich.

Raum: Im Vergleich zur Autofahrt bspw. müssen sich die Reisenden keine Gedanken darüber machen, wie sie den Raum zwischen Start- und Zielort durchqueren. Sie sind nicht gezwungen, Landkarten zu lesen oder dem Verkehrsgeschehen aufmerksam zu folgen. Es ist ihnen gleich, zu welchen Wetterbedingungen die Fahrt unternommen wird, sofern sie wohlbehalten und im Rahmen der Zeitvorgaben am Ziel ankommen. Stattdessen haben sie Raum für eigene Gedanken. Wie Melchers (1983, 17) beschreibt, fördert die Passivität in der Mobilität die Beweglichkeit der Gedanken: „Es gehört zu den Annehmlichkeiten des Sich-Fahren-Lassens, daß dann die ‚Einfälle‘ zu steigen beginnen“. Der geographische Raum wird ausgeblendet, neue Sinn-Räume werden eröffnet. Kontrollierte Passivität bezüglich des Raumes bedeutet auch, dass im Zug die Einhaltung der räumlichen Funktionstrennung nicht von den Reisenden her-

gestellt werden muss, sondern bereits vorgegeben ist. Indem Bereiche zum Essen, für Eltern mit Kindern, zum Telefonieren usw. eingerichtet sind, können sie sich in ihrem Verhalten danach richten und müssen sich letztlich nur für das jeweilige räumliche Funktionsgefüge entscheiden. Die Aneignung des Bahnfahrens kann so schneller und unkomplizierter erfolgen.

8.2.2 Folgen unterschiedlicher Handlungsspielräume im Bahnalltag

Aneignung des arbeitsbedingten Bahnalltags geschieht nicht nur als aktive Durchsetzung der persönlichen Lebensführung, sondern erfordert neben gestaltenden Elementen auch Zurückhaltung und bewusste Akzeptanz von Rahmenbedingungen. Der Umgang mit Fremdbestimmung erfolgt auch als kooperative Anpassung der Tätigkeiten an das Reglement des Bahnunternehmens. Die Maßgaben werden insofern verinnerlicht, indem sich die Reisenden mit dem zunächst Unveränderbaren arrangieren. Sie integrieren sich in das öffentliche Gefüge des Zuges, indem sie die Pflichten eines Bahnreisenden so erfüllen, wie es das Unternehmen vorsieht.

Gleichzeitig wird als Trend zunehmend sichtbar, dass es nicht nur ein Anliegen der Bahnreisenden ist, sondern auch vom Verkehrsdienstleister Bahn gewünscht und gefördert wird, dass Fahrgäste selbstbestimmt agieren. Bahnreisende sind mittlerweile keine Beförderungsfälle mehr, sondern individuelle Kunden, die beworben werden und deren Ansprüche im Dienstleistungsmarketing genutzt werden, um Züge und Verkehrsunternehmen attraktiver zu gestalten. Aneignung als Selbstbestimmung verweist entsprechend auf das aktive Einbringen des persönlichen Alltags in den Bahnalltag. Bahnfahren kann und soll gestaltet werden. Die Privatheit der Reisenden ist kein Störfaktor, sondern eine Ressource zur Integration in das öffentliche Gefüge des Zuges. Die Gestaltung der Bahnreisezeit durch persönliche Gegenstände dient in diesem Sinne nicht nur der Entlastung des Alltags der Reisenden. Durch die Gestaltung der Reisezeit nach eigenem Ermessen lässt sich auch die Wahrnehmung der Reisedauer und des Aushaltens von Zeit beeinflussen. Auf diese Weise kann selbst eine mehrstündige Bahnreise als kurzweilig erfahren werden. Die Attraktivität des Verkehrsmittels Zug steigt. Gleichzeitig bewirkt eine derart engagierte Aneignung des Bahnfahralltags durch die Reisenden auch eine kontinuierliche Veränderung desselben.

Aneignung durch Selbstbestimmung oder Fremdbestimmung kann jedoch nur in einigen Bereichen des Bahnalltags erfolgreich sein. Ebenso wichtig für die erfolgreiche Gestaltung des individuellen Bahnalltags ist ein Aneignungshandeln im Sinne einer kontrollierten Passivität. Hier honorieren die Reisenden fremde Ressourcen des Bahnsystems, um nicht selbst aktiv mit dem Problem konfrontiert zu sein. Damit reduzieren sich Aneignungserfordernisse, welche die Reisenden sonst selbst bewältigen müssten. Die Komplexität der Aneignungserfordernisse wird reduziert und ermöglicht dadurch neue Handlungsspielräume. Entsprechend ist Aneignung im Rahmen kontrollierter Passivität auch eine zen-

trale Ressource, um den Mobilitätsalltag erfolgreich gestalten zu können. Durch die Trennung der Bahnreise in Fahren des Zuges (durch die Bahn) und Fahren im Zug lassen sich der Bahnreise vielfältige mobilitätsunabhängige Funktionen zuordnen. Damit kann die Integration des Mobilitätsalltags erleichtert werden.

Wie ist Aneignung nun vor dem Hintergrund der vorangegangenen Ausführungen zu verstehen? Prinzipiell lässt sich Aneignung als die Auseinandersetzung mit der die Menschen umgebenden Wirklichkeit durch Integration von Elementen derselben verstehen, doch der Prozess findet auf unterschiedlichen Wegen in Form von Teilprozessen statt. Aneignung ist unter Umständen Eigensinn, Widerstand, Veränderung und Anpassung zugleich. Wie das Beispiel der arbeitsbedingt Bahnreisenden zeigt, sind sie nicht daran interessiert, den Bahnalltag immer wieder neu zu gestalten, sondern daran, ihren Ansprüchen und Anforderungen entsprechend zu reisen. Dazu gehört es, sich Regelungen unterzuordnen und diese nicht in Frage zu stellen. Dazu gehört auch, sich nicht mit allen Aspekten des Bahnreisens auseinander zu setzen bzw. auseinander setzen zu müssen, sondern sich auf ausgewählte Aspekte zu konzentrieren. Dieser Bereich wird dann zum Gegenstand selbstbestimmter Aneignung.

Aus diesem Grund soll dem Aneignungsbegriff ein erweitertes Verständnis zugrunde gelegt werden, welches über die Definitionen der Psychologie, Raumentwicklung oder Sozialpädagogik hinausgeht. Aneignung ist dann nicht allein Auseinandersetzung mit dem räumlich Fremden, wie es Dick (2001) beschreibt, sondern auch kompetenter Umgang mit Bekanntem. Sie ist nicht nur die aktive Gestaltung und Veränderung von Räumen (Herlyn et al. 2003; Deinet/Reutlinger 2004) oder anderer technischer, zeitlicher und sozialer Strukturen, sondern auch deren Anerkennung. Es geht nicht nur darum, sich neue Rahmenbedingungen zu erschließen, sondern auch den Umgang mit ihnen zu festigen. Aneignung ist notwendig, um sich in bekannten Strukturen weiterhin zu orientieren und sie flexibel eigenen Ansprüchen gemäß zu organisieren. Aneignung ist somit ein wichtiger Bestandteil des Alltagshandelns. Gerade in Bezug auf Mobilität kommt es immer wieder darauf an, Ressourcen und Kompetenzen zu bündeln, um das Potenzial zur Mobilität aufrechterhalten zu können (Kaufmann 2002).

9 Arbeitsbedingtes Bahnfahren als Diskussionsgegenstand

Für die Betrachtung des arbeitsmobilen Menschen sind verschiedene Perspektiven einzunehmen. Zunächst meint arbeitsbedingte Mobilität die räumliche Mobilität in Form eines regelmäßigen Unterwegsseins und die Aneignung der Mobilitätsanforderungen im Alltag und im Verkehrsmittel. Arbeitsbedingte Mobilität bedeutet aber auch Veränderung: Veränderung des individuellen Alltags, Veränderung betrieblicher Strukturen, Veränderung der Dienstleistungserstellung an sich. Im Folgenden soll nun auf diese Veränderungs- bzw. Einflussmomente eingegangen werden: Was bedeutet arbeitsbedingte Mobilität für die Alltagsarrangements der Menschen, welche Auswirkungen ergeben sich für die Situation am Arbeitsplatz und wie verändert sich das Bahnfahren selbst?

9.1 Leben mit Mobilität

Arbeitsbedingt mobil zu sein, bedeutet für Bahnreisende die Ausrichtung des Alltags an unterschiedlichen strukturellen Erfordernissen. Nicht nur die Arbeit und das private/familiale Leben müssen arrangiert werden. Auch die Mobilität zwischen Arbeit und Privatleben erfordert individuelles Aneignungstalent: Was ist zu tun, wenn Bahnfahren ein wichtiger Alltagsbestandteil ist? Die empirischen Ergebnisse der Forschungsarbeit deuten auf eine Ambivalenz hinsichtlich der Vor- und Nachteile von arbeitsbedingter Mobilität hin. Im Rahmen oder aufgrund der Erwerbsarbeit mobil zu sein, eröffnet Freiräume, bietet Karriereoptionen und erweitert die Kompetenzen der Beschäftigten. Gleichzeitig ist jedoch darauf zu verweisen, dass arbeitsbedingte Mobilität unterschiedliche Stresssituationen hervorrufen kann. Alltagsaufgaben müssen bspw. genau abgestimmt sein, der Kontakt zu Familie und Freunden wird teilweise enorm minimiert, die Mobilen sind von Verkehrsmitteln abhängig, die Mobilität erst ermöglichen.

Im folgenden Abschnitt sollen Aspekte angesprochen werden, die aus Perspektive der befragten arbeitsbedingt Bahnreisenden eine zentrale Rolle in der Organisation ihres Alltags zwischen Privatleben, Arbeitsplatz und Zug einnehmen.

Mobilität als Arbeitsteilung

Durch die Mobilität müssen Arbeit und Familie/Partnerschaft sowie Freunde auf besondere Weise koordiniert werden. Es kommt zu einer Art Aushandlungskampf zwischen den unterschiedlichen Rahmenbedingungen des Alltags an mehreren Orten. Die Arrangements sind in der Regel auf das Funktionieren der einzelnen Alltagsbereiche ausgerichtet. Unvorhergesehene Zwischenfälle, wie z.B. Zugverspätungen, lassen das erarbeitete Zeit- und Alltagskonzept wie ein Kartenhaus zusammenfallen. Das ist eine Belastung, über die besonders Pendler klagen, wenn sie neben der Arbeit auch noch familiär eingebunden sind. Die

Tochter aufgrund von Fahrplanunregelmäßigkeiten bspw. nicht rechtzeitig zum Sportkurs bringen zu können, ist doppelt ärgerlich. Man ärgert sich über die Zugverspätung, kann aber nichts daran ändern. Gleichzeitig muss man dem Kind Rechenschaft darüber ablegen, warum man nicht pünktlich sein konnte. Diese potenzielle Unzuverlässigkeit hat zur Folge, dass einigen der Befragten in der Familie ungern fest Termine übertragen werden. Aufgrund der Mobilität besteht die Gefahr, dass diese nicht eingehalten werden können. Derartige Aufgaben werden dann überwiegend vom Elternteil am Wohnort übernommen.

Im Rahmen des Samples war es hauptsächlich der Vater/Mann, der arbeitsbedingt weite Strecken zurücklegen musste bzw. längere Zeit von zu Hause abwesend war. Die Frau hat das Management der Familienangelegenheiten vor Ort übernommen. Auf diese Situation haben bereits Schneider et al. (2002) hingewiesen. Mobilität beider Partner über längere Entfernungen ist kaum zu realisieren. Somit bleiben familiäre Arbeitsteilungsarrangements weiterhin nach eher traditionalem Muster erhalten. Der Vater als Ernährer nimmt die arbeitsbedingte Mobilität auf sich während die Mutter sich vorwiegend um Familienangelegenheiten sorgt. Nur so kann der Alltag der Familie als Einheit koordiniert werden.

Transfer von Alltagsaktivitäten

Da zu Hause weniger Zeit für Alltagstätigkeiten zur Verfügung steht, wird häufig der Alltag mit in den Zug genommen. Allerdings funktioniert das nur mit Tätigkeiten, die unabhängig von anderen Personen realisiert werden können. Gemeinsame Tätigkeiten in der Familie oder im Freundeskreis, spezielle Beschäftigungen am Wohnort, wie bspw. ehrenamtliche Engagements im Verein oder Konzertbesuche, Arztbesuche oder die Teilnahme am Sportwettbewerb der Kinder sind nicht in die Mobilitätsphase übertragbar. Diese privaten Aktivitäten müssen im von Mobilität geprägten Alltag immer genau geplant und gegen andere Anforderungen verteidigt werden.

Der Transfer von Alltagstätigkeiten aus dem Privatleben in den Zug bedeutet zusätzlich, dass Aktivitäten ausgelagert werden, die das private Zusammenleben normalerweise unterstützen: Gemeinsames Frühstück, Ansehen eines Films, Lektüre der Zeitung usw. Dieser Umstand fördert somit eher die fortschreitende soziale Isolation der arbeitsbedingt Reisenden. Im Zug sind sie trotz zahlreicher Mitreisender mit ähnlichen Aktivitäten im Prinzip allein. Zu Hause dagegen haben sie wenig gemeinsam geteilte Zeit für gemeinschaftliche Aktionen. Es bleibt ein wesentlicher Unterschied, ob im privaten Umfeld gelesen, geschlafen, sich unterhalten wird oder in der Öffentlichkeit des Zuges. Die Zeit im Zug fehlt dem gemeinsamen Privatleben am Wohnort.

Ambivalente Zeitgeschenke¹³⁰

Für die arbeitsbedingt Reisenden des Samples stellt es eine ungeübte Alltagssituation dar, wenn gewohnte Reisezeiten hin und wieder reduziert sind oder wegfallen. Es ergibt sich plötzlich eine ganz andere Alltagsorganisation, da ihnen mehr Zeit zur Verfügung steht, die strukturiert werden muss. Einige der Befragten (v.a. Pendler) merkten erst in dieser Situation, wie viel Zeit arbeitsbedingtes Bahnfahren in Anspruch nimmt. Gleichzeitig fehlte ihnen diese Bahnzeit, die sie allein im Zug verbracht haben. Dieser Zeitraum ist ihr persönliches Zeitfenster, das sie individuell gestalten. Sie fühlen sich ohne diese in der Bahn verbrachte Zeit ebenso unwohl wie im Bahnalltagsstress selbst.

Oftmals haben sie sich ihren Alltag bereits so eingerichtet, dass der Bahnzeit und dem Bahnraum bestimmte Funktionen zugewiesen wurden, die so nur im Zug realisiert werden können und nicht zu Hause oder am Arbeitsplatz. Früh fehlt bspw. die Zeit, um ‚wach zu werden‘ und sich innerlich auf den Arbeitstag vorzubereiten. Abends würde dann die Zeit fehlen, um abzuschalten und sich auf die Aktivitäten im Privatleben vorzubereiten. Diese Rituale helfen, in der zeitlich-räumlich begrenzten Zwischenphase Abstand vom übrigen Alltagsgeschehen zu gewinnen. Diese Phase ist ein neutrales Territorium zwischen Arbeit und Dienstort bzw. Privatleben, ein Eigenzeitraum, der persönlich genutzt werden kann. Nur so erhalten sie oftmals ihre Mobilitätsarrangements aufrecht, wie auch folgende Aussage im Rahmen einer Schweizer Pendelstudie illustriert:

„Auf der Heimfahrt gönnt er sich ein Bierchen und lässt oftmals kurz den Arbeitstag Revue passieren oder schweigt in Tagträumen. Für ihn ist das eine «konstruktive Zeit», die er sich ohne zu pendeln – wahrscheinlich selbst «nicht geben würde».“ (Petermann 2005, 38)

Es ist nicht nur belastend, sondern auch wichtig, dass einzelne private Aktivitäten in den Bahnalltag umgelagert werden, um den Mobilitätsalltag als solchen bewältigen zu können.

Bahnfahren als Entlastung

Haben sich Routinen und Rituale eingeschliffen, ist das Bahnfahren aus dem Alltag oft gar nicht wegzudenken. Es hilft, den Alltag ‚auf die Reihe‘ zu bekommen. Dies erscheint als ein Widerspruch in sich. Wäre der Arbeitsplatz nicht so weit entfernt bzw. wären die beruflichen Aufgaben mit weniger Mobilität verbunden, entstünde für die arbeitsbedingt Mobilen womöglich weniger Koordinierungsaufwand und vielleicht auch weniger Stress. Die Bahnfahrt wiederum

¹³⁰ In Anlehnung an die „Die Arbeitslosen von Marienthal“ (Jahoda et al. 1975), wo von „Freizeit als tragisches Geschenk“ (S. 83) gesprochen wird und die Einbuße materieller und moralischer Möglichkeiten, Zeit zu verwenden, gemeint ist. Es steht genügend Zeit zur Verfügung, die aber aufgrund der Verhältnisse von den Menschen nicht genutzt werden kann.

kann dann verrückterweise einen Teil des Stresses, der durch Mobilität entsteht, wieder auffangen. Die Fahrt wird zum Fixpunkt im mobilen Alltag. Die Betroffenen wissen, dass die Fahrt ihnen Raum und Zeit gibt, um den Anforderungen an den von Mobilität geprägten Alltag Stand zu halten. Es entsteht die paradoxe Situation, dass mitunter Arbeiten in der Entfernung auch genügend Entfernung benötigt. Räumliche Distanz ermöglicht es, eine innerliche Distanz zwischen Arbeit und Privatleben aufzubauen. Für die Befragten bedeutet es, dass ihre Erwerbsarbeit ohne die Zwischenphase des Bahnfahrens weniger effektiv und stressfrei wäre, da sie die Bahn zur Entspannung und Entzerrung der Anforderungen des Arbeitsalltags nutzen. Bahn-Mobilität bietet somit tatsächlich ein Entlastungspotenzial im Spannungsverhältnis von Arbeit und Privatleben.

Der Vorteil der Bahnfahrt als Zwischenphase besteht darin, diese Zeit grundsätzlich eigenverantwortlich organisieren und beliebig gestalten zu können. Es ist eine Art Puffer, um Ansprüche der unterschiedlichen Alltagsbereiche auszugleichen. Wie sich im Rahmen der Empirie gezeigt hat, realisieren arbeitsbedingt Bahnreisende im Zug ein breites Spektrum an Tätigkeiten, die zwar in der Regel von Erwerbsarbeit gelenkt werden, jedoch Freizeittätigkeiten stets im Blick haben. Diese Tätigkeiten stellen den eigentlichen Puffer zwischen Arbeitsleben und Familie/Freizeit dar. Sie sind die Ressource, um Arbeit und Privatleben trennen zu können. Frei- bzw. eigenzeitorientierte Tätigkeiten bilden die Basis des Bahnfahrens, sowohl für Arbeitsreisende als auch Freizeitreisende. Sie werden stets in den Bahnreiseverlauf eingeplant, entweder aktiv durch die Vorbereitung von Lektüre, Materialien, Musik usw. oder situativ, wenn die Rahmenbedingungen der Reise ein konzentriertes Arbeiten nicht zulassen. Während der Bahnfahrt wird nicht nur eine zeit-räumliche Barriere zum Arbeitsort hergestellt bzw. langsam überwunden, sondern auch eine inhaltliche.

Bahnfahren ist sowohl für Geschäftsreisende als auch Pendler eine wichtige Alltagsphase, die sich auf das gesamte Alltagsleben auswirkt. Sie begrenzt die Gestaltung des Alltags zu Hause und ermöglicht gleichzeitig das Aushalten des arbeitsmobilen Alltags. Die Akteure befinden sich in einem Teufelskreis. Sie suchen bei der Bahnfahrt Erholung, um den Belastungen des Mobilitätsalltags zu begegnen, zu denen wiederum Bahnfahren gehört. Bahnfahren wird sowohl von den Befragten als auch allgemein in Untersuchungen zum Mobilitätsmanagement (vgl. u.a. FGM/AMOR 1994; Klewe 1996; Müller 2001b) als das angenehmere ‚Übel‘ wahrgenommen. Dabei ist selbst das Bahnfahren und die Aneignung des Bahnfahralltags ein nicht zu unterschätzendes Belastungspotenzial.

Privatleben als anspruchsvoller Rückzugsraum

Die arbeitsbedingt Bahnreisenden benötigen einen zweiten Rückzugsraum, um von den Anforderungen der Erwerbsarbeit und Mobilität Abstand wahren zu können. Das private Umfeld und besonders die Zeit in der Familie spielen eine wichtige Rolle, wenngleich diese Zeit oftmals der Regulierung anderer Alltagsphasen zum Opfer fällt.

Private Zeit erhält im Rahmen des arbeitsbedingten Mobilitätsalltags einen besonderen Status. Als übrig bleibende, stark begrenzte Zeit wird sie als besonderer Alltagsabschnitt aufgewertet. Die Befragten des Samples z.B. versuchen, Verabredungen mit Freunden direkt an die Bahnfahrt anzuschließen, um den Abend angenehm zu gestalten. Sie nutzen die Zeit, um mit den Kindern zu spielen oder eine Veranstaltung zu besuchen. Sie besinnen sich bewusst auf ihre Privatheit jenseits von Bahnöffentlichkeit und Arbeitsumgebung.

Aber auch dieser Anspruch an die Gestaltung der ‚restlichen‘ freien Tageszeit ist nicht unproblematisch. Es werden konkrete Anforderungen an die Gestaltung dieser Zeit gestellt: sie muss harmonisch, erlebnisreich oder entspannend vermittelt werden. Aber Familienaufgaben sind nicht in jedem Fall harmonisch, wenn über Schulleistungen, Erziehungsaufgaben usw. diskutiert werden muss. Die im Vorfeld mit vielerlei Erwartungen behaftete Privatzeit kann so ebenfalls zu einer Belastung im Alltag werden.

Zusammenfassung: Professionalität im Mobilitätsalltag

Im alltäglichen Privat- bzw. Familienleben in Zusammenhang mit Mobilität zeigt sich die von Rerrich (2000, 252ff) geschilderte Komplexität des Alltags aufgrund der unterschiedlichen ‚Fahrpläne‘ in hohem Maße. Gerade Familien sind gefordert, über eine möglichst rationale Organisation, alle Fahrpläne in den Meta-Fahrplan der alltäglichen Lebensführung zu integrieren. Diese Organisation erfolgt oftmals auf einem hohen Level der Professionalisierung im Umgang mit arbeitsbedingter Mobilität.

Es sind die arbeitsbedingt Bahnreisenden, die unterschiedliche private und berufliche Interessen miteinander arrangieren und dem Verkehrssystem (in diesem Fall der Bahn) anpassen müssen. Hierbei wird von ihnen erwartet, dass sie sich die Kompetenzen eigenverantwortlich aneignen bzw. über derartige Kompetenzen verfügen, um den Mobilitätsalltag erfolgreich bewältigen zu können. Dazu gehört nicht nur, dass Zeit, Aufgaben und Termine abgeglichen werden, sondern v.a. auch, dass die arbeitsbedingt Reisenden sich professionell im Bahnalltag zurechtfinden.

Die Arbeitsmobilen selbst sehen es als ihre Aufgabe, ihren Alltag eigenverantwortlich zu gestalten, Arbeit, Privatleben und Mobilität zu arrangieren und Stressmomente zu kompensieren. Viele betrachten diese Anforderung eher als Chance, Mobilitätswege nach eigenen Vorstellungen organisieren und gestalten zu können. Sie bewerten es positiv, dass Mobilität in Form von Bahnfahren bspw. spezielle Frei- und Eigenräume bereitstellt, die ohne arbeitsbedingte Mobilität nicht vorhanden wären. Doch streng genommen dienen diese Freiräume wiederum v.a. dazu, das Pendeln zwischen privatem Alltag und Berufsalltag auszuhalten.

Der Zug als konkret nutzbarer Raum bietet die Möglichkeit, Anforderungen des Arbeitsalltags und des privaten Alltags miteinander zu verbinden, indem beruf-

lichen und privaten Aktivitäten nachgegangen werden kann. Es findet somit ein sanfter Übergang zwischen einzelnen Alltagsphasen statt. Am jeweiligen Zielort angekommen, haben die Reisenden die vorangegangene Alltagsphase weitestgehend abgeschlossen und können sich auf nachfolgende Aufgaben konzentrieren. Aber trotz oder auch aufgrund dieses Übergangs, der häufig von privaten Aktivitäten durchdrungen ist, entzieht die Phase der Bahnfahrt gerade dem privaten Alltag Tätigkeiten, welche bspw. für gemeinsame Aktivitäten innerhalb der Familie wichtig wären. Bei regelmäßigen und langen Mobilitätsphasen spielt die Erwerbsarbeit zwar oftmals eine eher marginale Rolle im Privatleben, aber durch die Phase des Unterwegsseins ist auch die Zeit für Freizeitinteressen und Familienleben begrenzt.

Die beiden Tendenzen zur Entgrenzung und Begrenzung von Arbeit und Privatleben lassen sich im Alltag der untersuchten arbeitsbedingt Bahnreisenden zusammenfassend auf verschiedene Weise erkennen. Tendenzen zur Entgrenzung von Arbeit und Leben lassen sich dahingehend finden, dass die befragten arbeitsbedingt Reisenden im Zug sowohl Erwerbstätigkeiten als auch Freizeitaktivitäten in unterschiedlichen Verhältnissen nachgehen. Damit werden in diesem Übergangsraum Arbeit und Freizeit vermischt. Darüber hinaus werden private Tätigkeiten aufgrund der Erwerbsarbeit am weiter entfernten Arbeitsort notwendigerweise in die Zeit des Zugfahrens übertragen, um das Gesamtarrangement aus Arbeit und Privatleben an unterschiedlichen Orten aufrecht erhalten zu können.

Die Entgrenzung von Arbeit und Leben wird gleichzeitig gehemmt durch die Phase der Raumüberwindung selbst. Diese schafft eine raum-zeitliche wie auch soziale Distanz zwischen den Anforderungen der Erwerbsarbeit und des Privatlebens und wirkt sozusagen als Puffer zwischen den unterschiedlichen Alltagswelten. Ebenso wichtig ist auch die Tatsache, dass durch die arbeitsbedingte Bahnreise ein Zeitraum geschaffen wird, der es den Betroffenen ermöglicht, Tätigkeiten wie Lesen und Schlafen nachzugehen, für welche im sonstigen Alltag kein Zeitfenster vorgesehen wäre.

Entsprechend lässt sich in Bezug auf die in Kapitel 2.6 angesprochene Thematik der Entgrenzung von Arbeit und Leben an dieser Stelle Folgendes festhalten: Auf handlungspraktischer Ebene nehmen die Befragten oftmals deutliche räumliche und zeitliche Trennungen zwischen Erwerbsarbeit und Privatleben vor. Dazu gehören bspw. die Vermeidung von Erwerbsarbeit zu Hause, detaillierte Strukturierung der Tätigkeiten nach Aufenthaltsorten wie auch die Nutzung der Bahnfahrt zur Erwerbsarbeit. Die Alltagsstruktur gestaltet sich jedoch insgesamt zugunsten der räumlich entfernten Erwerbsarbeit. Die Akteure „opfern“ ihre private Zeit, teilweise private Technik, Geld und auch ihre körperliche Verfasstheit, um die Anforderungen an die Erledigung ihrer Erwerbsarbeit zu erfüllen. Sie nehmen weite Pendelentfernungen und/oder mehrtätige Abwesenheit von der Familie in Kauf, schaffen private Geräte an, um mobil arbeiten zu können und koordinieren ihre Alltagsgestaltung im Zug. Ein Gleichgewicht zwischen

den Phasen der Erwerbsarbeit und Privatleben lässt sich nicht ausmachen. Es ist ein kontinuierlicher Abgleich zwischen den Erfordernissen der Erwerbsarbeit und privaten Belangen, wobei die Gestaltung des Alltags eindeutig auf die Bewältigung der Erwerbsarbeitsanforderungen und der damit verbundenen Mobilität ausgerichtet ist. Auch wenn handlungspraktische Grenzen bestehen, mental ist das Thema Arbeit und Mobilität immer im Hinterkopf präsent. Denn gerade aufgrund der Mobilitätsanforderungen sind die Beschäftigten permanent gezwungen, Arbeit und Mobilität bei der Alltagsgestaltung mitzudenken.

9.2 Arbeiten mit Mobilität

Das folgende Kapitel thematisiert die Auswirkungen von arbeitsbedingter Mobilität für den Arbeitgeber und das Umfeld am Arbeitsplatz der betroffenen Beschäftigten. Zunächst wird die Situation der Erwerbsarbeit allgemein näher beleuchtet, um daran das Beispiel der so genannten mobilen Arbeit anzuführen. Diese Problematik aufgreifend werden abschließend Beispiele diskutiert, wie Unternehmens- und betriebliche Interessensvertreter sich der Thematik von Arbeit und Mobilität nähern.

9.2.1 Situation der Erwerbsarbeit

Bislang wurde arbeitsbedingte Mobilität aus der Perspektive der Reisenden v.a. unter dem Gesichtspunkt der Alltagsorganisation betrachtet. Dieses Arrangement aus Mobilität und Arbeit hat jedoch auch für die Situation am Arbeitsplatz unterschiedliche Folgen.

Arbeitszeiten und Arbeitsproduktivität

Ein im Rahmen der vorliegenden Arbeit wichtiges Thema stellt die Bezugnahme von Unternehmen und/oder Interessensvertretern auf die Gestaltung der Arbeitszeit und im weiteren Sinne der Arbeitsproduktivität der Beschäftigten dar. Aus betrieblicher Perspektive zeichnet sich ein ambivalentes Unbehagen ab. Einerseits bestehen Bedenken, dass sich die im Zug gearbeitete Zeit nicht in der Arbeitszeitabrechnung widerspiegelt. Andererseits werden Bedenken angemeldet, dass arbeitsbedingte Reisezeit nicht angemessen im Sinne des Unternehmens ausgenutzt wird. Kurz: arbeitsbedingtes Bahnfahren kann sich zur Frage des Zuviel oder Zuwenig an Erwerbsarbeit zuspitzen.

Beiderlei Bedenken klingen grundsätzlich plausibel. Wenn Arbeitnehmer jenseits des regulären Arbeitszeitpensums weiterarbeiten, ist diese Mehrarbeit für Betriebsrat und/oder Gewerkschaft nicht ohne weiteres zu überprüfen, um eventuell auf die zu viel geleistete Arbeit in Form von Überstunden hinzuweisen. Im Pendelalltag wäre die Arbeit im Zug Mehrarbeit jenseits des formal vereinbarten Pensums. Bei Geschäftsreisen wäre es eine doppelte Nutzung der Arbeitszeit, da in der Regel Geschäftsreisezeiten als Arbeitszeit verbucht werden. Erwerbsarbeit während der Reise würde mehr Arbeitsproduktivität versprechen.

Das Thema der vermeintlich ungenügenden Arbeitsproduktivität ist v.a. bei der Gruppe der Geschäftsreisenden von Relevanz. Prinzipiell sind arbeitsbedingte Reisezeiten Bestandteil der vertraglich festgelegten Arbeitszeiten. Unterwegs zu sein, ist bereits Arbeit an sich. Mittlerweile hat sich jedoch mehr und mehr die Erwartungshaltung entwickelt, dass die Bahnreisezeit zur Erfüllung anliegender Arbeitsaufgaben genutzt werden kann. Dazu sei nochmals an das Zitat des Befragten Herr Schöneberg erinnert:

„Also, wenn ich da auf ne Sitzung komme und bin ganz schlecht vorbereitet, dann werden die Leute vielleicht sagen: ‚ja mein Gott, der ist doch eben 3 Stunden Zug gefahren, warum hat der sich das jetzt nicht noch mal durchgesehen?‘“ (Herr Schöneberg, 223)

Dabei wird übersehen, dass es nicht in jedem Fall sinnvoll und zielführend ist, an anderen Orten als dem ursprünglichen Arbeitsplatz zu arbeiten. Das Bahnabteil lässt sich aber nicht mit einem Büroschreibtisch vergleichen. Im Zug ist nur begrenzt Platz verfügbar. Die Reisenden sitzen so eng zusammen, dass eine vollkommene Abschottung voneinander schwer zu realisieren ist. Es wird außer Acht gelassen, dass die arbeitsbedingte Mobilität an sich bereits genügend Anstrengung sein kann, so dass die Arbeitenden auch Ruhe und Muse im Zug benötigen, um die Aufgaben am Geschäftsort zufrieden stellend zu erfüllen. Erwerbsarbeit beim Bahnfahren kann letztlich dazu führen, dass die Arbeitsleistung am Arbeitsplatz nach der Bahnfahrt nicht optimal erbracht werden kann, da die Anstrengungen der Bahnfahrt noch nachwirken.

Zahlreiche befragte arbeitsbedingt Reisende nutzen jedoch die Fahrt, um das Arbeitspensum bewältigen und die Arbeitsanforderungen entzerren zu können. Es ist eine willkommene Möglichkeit und oftmals auch ein ‚Zwischenpuffer‘, um Erwerbsarbeit zu Hause oder Überstunden zu vermeiden. Da der Alltagsfahrplan meist eine sehr stringente Zeiteinhaltung fordert, ist es teilweise notwendig, unbearbeitete Dinge ‚woanders‘ zu erledigen. Eine Gefahr besteht jedoch in der ‚Verselbständigung‘ dieser Arrangements. Indem die Berufstätigen versuchen, alle Aufgaben zu erledigen und hierfür auch ‚arbeitsfremde‘ Räume nutzen, bewältigen sie nicht das grundlegende Problem der Arbeits-, ‚Überfrachtung‘. Sie gehen nicht gegen das Arbeitspensum an, sondern reagieren mit flexiblem Arbeitsorteinsatz. Die zunächst erreichte Entzerrung der Arbeitsaufgaben kann sich zu einem regelmäßigen Arrangement entwickeln. Arbeiten beim Bahnfahren wird dann zur Notwendigkeit.

„Einerseits kann man immer und überall arbeiten, andererseits muss man es dann auch; einerseits gewinnt man Spielräume und Freiheiten, andererseits muss man auch immer wieder überlegen, wie man seine Arbeit effizient organisiert.“ (TBS NRW 2005, 12)
„Man darf nicht nur entscheiden, wann oder wie man etwas tut, sondern man muss entscheiden.“ (TBS NRW 2005, 15)

Diese Situation haben im Rahmen der Erhebung diejenigen Befragten erkannt, welche eine Übertragung der Erwerbsarbeit in den Bahnalltag kategorisch ablehnen (vgl. Kapitel 6), auch wenn es bedeuten kann, dass sie einen Zug später erst fahren können. Stattdessen versuchen gerade diese arbeitsbedingt Bahn-

reisenden, mehr Anerkennung für ihren Mobilitätsalltag im Unternehmen zu erreichen, indem sie bspw. Kollegen und/oder Vorgesetzte bitten, die Vergabe von Arbeitsaufgaben so anzukündigen, dass sie den Arbeitsalltag besser einteilen zu können.

Ein weiteres Problem der Arbeitserweiterung ist, dass die Struktur des Fahrplanes die Anwesenheitszeiten der Akteure prägt, v.a. der Pendler. Entsprechend arbeiten sie stets mit der Reise-Uhr im Rücken, die innerlich laut tickt und Anfang sowie Ende des Aufenthaltes am Arbeitsplatz reguliert. Arbeit im Zug stellt sich dann als Zugeständnis dar, über das vorgegebene Maß hinaus zu arbeiten, um diesen Zwang zur Pünktlichkeit zu kompensieren. Es wird unter Umständen durch Mobilität letztlich nebenher mehr gearbeitet als aus tarifvertraglicher Perspektive vereinbart wurde. Das Problem dieser Konstellation aus mobiler Arbeit und flexibler Arbeitsortswahl besteht in der quantitativen und auch qualitativen Erfassung dieser Mehrarbeit, die innerhalb des Unternehmens nicht ohne weiteres kontrolliert und reguliert werden kann. Für Betriebs- bzw. Personalrat ist es nahezu unmöglich, bei mobiler Arbeit (auch im Zug) die Einhaltung von vertraglich vereinbarten Arbeitszeiten zu überwachen, ohne datenschutzrechtliche Vorschriften zu verletzen (Schulz 2005).

Rein technisch gesehen stellt die mobile Arbeitszeiterfassung mit unterschiedlichsten Erfassungssystemen kein Problem dar. Die Gefahr besteht jedoch, dass die Arbeitgeber diese Geräte nutzen könnten, um gesetzwidrig detaillierte Leistungs- und Arbeitsverhaltensdaten zu erheben (Skowronek 2005). Indem minutengenau aufgezeichnet wird, wo sich der Beschäftigte zu welcher Zeit befindet und welchen Tätigkeiten er nachgeht, wird er zum ‚gläsernen Mitarbeiter‘. Er könnte sich kaum frei von Überwachung bewegen. Die Erhebung der vorliegenden Arbeit zeigt aber deutlich, dass die arbeitsbedingt Reisenden in der Regel viel Wert darauf legen, unabhängig und eigenständig unterwegs zu sein. Sie wollen selbstverantwortlich entscheiden können, wann sie welchen Tätigkeiten nachgehen.

Es sind oftmals die Beschäftigten selbst, die es als Vorteil betrachten, unterwegs mobil arbeiten zu können. Die Interessensvertreter stellen dann mit ihrem Anliegen nach (mobiler) Arbeitszeitregulierung eher „bürokratische(n) Bremser“ (Schulz 2005, 6) dar. Die Kontrolle der Arbeitszeit liegt v.a. in der Verantwortung der Beschäftigten selbst. Die Interessensvertreter sehen sich bisher eher in der Vermittlerfunktion, um über die Folgen mobiler Erwerbsarbeit (im Zug) zu informieren, aber auch Grundlagen für ein ausgeglichenes Arbeitsarrangement zu schaffen. Den Betriebs- bzw. Personalräten obläge es v.a., die Problematik des mobilen Arbeitens (u.a. unterwegs im Zug) gegenüber den Unternehmensleitungen intensiver zu kommunizieren, um auch hier ein Bewusstsein für das Thema arbeitsbedingte Mobilität herzustellen. Dazu könnte u.a. gehören, dass die Unternehmen die Arbeitszeitvorgaben derart gestalten, dass die Beschäftigten flexibel auf Abfahrtszeiten öffentlicher Verkehrsmittel reagieren können. Ebenso wichtig für die Unternehmensleitung wäre zu wissen,

mit welchen Belastungen regelmäßige Mobilität über weite Entfernungen verbunden sein kann und somit auch die Arbeitsproduktivität durchaus beeinflusst.

Veränderungen am Arbeitsplatz

Soziale Einbindung: Arbeitsbedingtes Bahnfahren bedeutet (meist für Geschäftsreisende) auch, dass die soziale Einbindung am Arbeitsplatz vom Mobilitätsalltag beeinflusst werden kann. Hochmobile Geschäftsreisende bspw., die häufig unterwegs sind, nehmen unregelmäßig am Austausch unter Kollegen teil. Entsprechend werden sie oftmals auch weniger bei gemeinschaftlich geteilten Aufgaben oder der Informationsweitergabe berücksichtigt. Sowohl am Arbeitsplatz als auch am Dienstort sind sie kaum integraler Bestandteil des Abteilungsalltags, wie auch das folgende Zitat nochmals verdeutlicht:

„In der Praxis ist der mobile Beschäftigte in starkem Maße auf sich selbst gestellt. Was früher von außen festgelegt war – Arbeitsbeginn und –ende, Ort der Arbeit, Art und Dauer der Aufgaben –, muss nun in neuen Organisationsformen selbst bestimmt werden. Darüber hinaus fallen Gemeinsamkeiten von Kolleginnen und Kollegen wie kleine Pausen und Gespräche, die dem Austausch und dem Fortgang der Arbeit dienen, weg: keine Begrüßung, kein erster Kaffee und danach allgemeine Arbeitsstimmung, wenn sich jede/r an den Schreibtisch oder die Werkbank begibt“ (TBS NRW 2005, 9).

Letztlich verändert sich auch die Einstellung zum Arbeitsplatz, wenn mobile Geschäftsreisende regelmäßig zu unterschiedlichen Orten unterwegs sind. Im Vergleich zu ihren ‚stationierten‘ Kollegen ist ihr ursprünglicher Arbeitsplatz ebenfalls nur ein Teilzeit-Ort, an dem sie eine bestimmte Zeit verbringen. Es kann schwer fallen, sich heimisch einzurichten. Die Gefahr bei zu hoher geschäftlicher Mobilität der Akteure besteht darin, dass ihnen das eigene Unternehmen mit seinen Räumlichkeiten, Kollegen und Vorgesetzten in gewisser Weise fremd wird. Sie verlieren das Gefühl für den Alltag in ihrer angestammten Arbeitsumgebung bzw. können es nicht entwickeln. Es fehlt der Small Talk oder das gemeinsame Mittagessen, bei welchem über Gott und die Welt geplaudert wird. Stattdessen generiert hohe arbeitsbedingte Mobilität Außenseiter, überall und doch nirgendwo wirklich daheim.

Auch Pendler, die aufgrund der großen Pendelentfernung nicht jeden Tag am Arbeitsplatz anwesend sind, sind oftmals die ‚Anderen‘. Die Interviewpartnerin Frau Baumann (19, 173) berichtete bspw. davon, die „Schlagsahne“ oder das „Zusatzding“ der Abteilung zu sein, eben weil sie aufgrund ihrer Teilzeitarbeit nicht in die Routinen eingebunden ist. Es besteht die Gefahr, nicht mehr miteinander, sondern nebeneinander her zu arbeiten. Mobilität führt entsprechend nicht nur dazu, dass arbeitsbedingt Reisende zahlreiche Kontakte zu verschiedenen Kollegen, Kunden, Vorgesetzten unabhängig vom Arbeitsort haben und diese managen müssen. Mobilität begünstigt aus sozialer Perspektive eine Entgrenzung von Arbeit, indem der Kontakt zum unmittelbaren Arbeitsumfeld brüchig wird. Die Zusammenarbeit erfordert sowohl von den mobilen als auch regelmäßig anwesenden Beschäftigten Flexibilität. Sie müssen miteinander wie auch allein gleichbleibende Leistungen erbringen.

Dieses soziale Nebeneinander kann andererseits für die arbeitsbedingt Mobilen als Teilzeit-Anwesende den Vorteil haben, dass sich dadurch auch die Arbeitsaufgaben reduzieren. Die Betroffenen sind nicht in der „Laufradgeschichte“ (Frau Baumann, 19, 173) drin, kontinuierliche Kleinarbeiten ‚nebenbei‘ noch erledigen zu müssen. Das Aufgabenspektrum beschränkt sich in diesem Sinne v.a. auf die inhaltlich maßgeblichen Aspekte. Eine quantitative Begrenzung von Erwerbsarbeit ist auf diese Art und Weise besser möglich.

Technische Einrichtung des Arbeitsplatzes: Arbeitsbedingtes Bahnfahren geht mittlerweile oftmals mit der Hinzunahme technischer Hilfsmittel einher. Arbeitsbedingt Reisende, die gern die Zugfahrt oder andere Orte jenseits des Arbeitsplatzes zur Erwerbsarbeit nutzen, haben immer öfter einen Laptop im Gepäck, dazu ein Mobiltelefon oder PDA. Das hat zur Folge, dass auch der Arbeitsplatz im Büro auf diese Mobilität ausgerichtet sein sollte, um ein reibungsloses Arbeiten an unterschiedlichen Orten zu unterstützen. Dazu gehört, dass Personal Computer durch flexibel einsetzbare Laptops ersetzt werden, die technisch so ausgerüstet sind, dass von unterschiedlichen Orten der Zugriff auf Daten und E-Mails möglich ist. Als ebenso wichtig haben sich elektronische Kalender, Aufgaben- und Zeitplaner im Alltag zahlreicher mobil arbeitender Reisender erwiesen. Für viele der Befragten gehören sie neben dem Mobiltelefon mittlerweile zur technischen Grundausrüstung ihres Arbeitsplatzes. Unter Entgrenzungsgesichtspunkten führt arbeitsbedingte Mobilität u.a. dazu, dass die Technik am Arbeitsplatz auch Mobilitätsanforderungen entsprechen muss, um überall einen ähnlichen Arbeitsstandard herstellen zu können. Dazu gehören z.B. die Bereitstellung von wireless LAN, um überall flexiblen Zugang zum Internet zu haben oder Terminverwaltungsprogramme und –technik, die mobil abgeglichen werden können. Es ist nicht mehr nur wichtig, durch Technik die Arbeit zu erleichtern, sondern auch räumliche Mobilität ohne technische Einschränkungen zu gewährleisten.

Durch diese technische Einsatzflexibilität kann sich die immer noch als Vorteil wahrgenommene Unerreichbarkeit während der Bahnfahrt unter Umständen in eine Rund-um-die-Uhr-Erreichbarkeit umkehren. Telefonischer Kontakt und teilweise sogar Erreichbarkeit über Internet sind mittlerweile, technisch betrachtet, gewährleistet. Das Bahnabteil bietet keinen Schutzraum mehr, um sich dem Zugriff des Unternehmens zu entziehen. Ganz im Gegenteil, aufgrund der mobilen Technik, die zur Verfügung gestellt wird, wird zunehmend vorausgesetzt, dass die Arbeitenden jederzeit erreichbar und zur Erwerbsarbeit bereit sind (Schulz 2005). Auch ohne Zeiterfassungstechnik entwickelt sich auf diese Weise eine mittelbare Kontrolle über die Aktivitäten der arbeitsbedingt mobilen Beschäftigten.

Datenschutz: Indem betriebsinterne Technik und Unterlagen im Zug genutzt werden, ist nicht nur die Technik mobil, sondern auch die darin enthaltenen Daten können von unterschiedlicher Mobilität ‚betroffen‘ sein – ein neuer Aspekt der Entgrenzung von Arbeit. Befragte Bahnreisende haben berichtet,

dass es beim Bahnfahren nicht besonders schwierig ist, unternehmensinterne Informationen von Mitreisenden einzusehen. Es reicht aus, auf dem Nachbarplatz zu sitzen und hin und wieder einen Blick in die Unterlagen oder auf den Bildschirm des Arbeitenden zu werfen. Besonders für sensible Unternehmensdaten zeigt sich in dieser Hinsicht das Bahnabteil als wenig geeigneter Ort zur Bearbeitung.

Werden die Beschäftigten unterwegs mobil für den Betrieb tätig, so agieren sie in irgendeiner Weise auch mit firmeneigenen Unterlagen und Daten, welche in der Regel von Dritten ferngehalten werden sollten. Der Schutz der Unternehmensdaten ist aber auf dieser Grundlage nicht mehr vollständig realisierbar. Da sich die Reisenden an einem öffentlichen Ort befinden, müssen sie auch damit rechnen, dass ihre Unterlagen von der anwesenden Öffentlichkeit wahrgenommen werden. Das bedeutet für die Beschäftigten, dass sie eigentlich eine wesentlich höhere Sorgfalt walten lassen sollten als am Arbeitsplatz selbst, um nicht ungewollt Daten an Dritte weiterzugeben (Schulz 2005). Einige betriebliche Richtlinien sehen mittlerweile Regelungen vor, nach denen die Beschäftigten ihre mobilen Geräte immer beaufsichtigen müssen und nur Dokumente während der Fahrt bearbeiten dürfen, die datenschutztechnisch unproblematisch sind (Konrad-Klein 2007).

Die Sitzplätze der Großraumwagen sind jedoch so offen gehalten und räumlich so eng positioniert, dass vorbeigehende oder in unmittelbarer Umgebung sitzende Mitreisende problemlos Einblick in die Unterlagen und Arbeitsdaten bekommen können. Für die Unternehmen stellt sich die Frage, wie viel und welche mobile Erwerbsarbeit im Zug ist dann eigentlich sinnvoll und zweckmäßig. Und wie kann die Art und Weise des mobilen Arbeitens gesteuert werden, um Schäden durch mittelbare Datenweitergabe vorzubeugen? Mobile Erwerbsarbeit im Zug ist also auch aus datenschutzrechtlichen Gründen alles andere als einfach. Die Reisenden stehen in der Verantwortung, sorgsam mit den Informationen des Unternehmens umzugehen, wenn sie mobil im Zug arbeiten wollen. Es ist zukünftig damit zu rechnen, dass mobile Erwerbsarbeit im Zug durch das Unternehmen untersagt werden muss, um sensible Informationen zu schützen. Damit verhindert Bahnfahren genau das, was es begünstigen möchte: die Ausweitung des Arbeitsplatzes auf die Bahnfahrt. Der Aufwand der arbeitsbedingt Bahnreisenden, Erwerbsarbeit im Zug zu organisieren, würde sich vergrößern. Einerseits müssten sie noch genauer abschätzen, welche Materialien für eine Zugöffentlichkeit passend sind, andererseits wären möglicherweise freie Zeitfenster mit neuen Reisetätigkeiten zu füllen.

Hier zeigt sich in besonderem Maße der ursprüngliche Charakter des Zugfahrens: Es findet in einem öffentlichen Raum statt, den die Anwesenden zwar weitestgehend nach Belieben nutzen können, wo sie aber gleichzeitig damit rechnen müssen, in ihrem Tun auch beobachtet zu werden. Es obliegt den Arbeitgebern, den arbeitsbedingt Reisenden und auch dem Bahnunternehmen zu überlegen, wie eine zurückgezogene Arbeitsatmosphäre geschaffen werden

kann. Betriebsrat bzw. Personalrat sollten darüber aufklären, welche Konsequenzen sich durch die unbewusste Veröffentlichung der Unternehmensdaten arbeitsrechtlich ergeben könnten.

Die Problematik mobiler Erwerbsarbeit im Zug wird hier nochmals deutlich. Um im Zug tatsächlich mobil arbeiten zu können, werden Rahmenbedingungen benötigt, die ein ungestörtes Tätigsein auch zulassen. Das spezielle öffentliche Umfeld des Zuges muss erst so angeeignet werden, dass man in der Lage ist, eine Arbeitssituation herzustellen. Allerdings können die Reisenden nicht alle Einflussfaktoren kontrollieren, da der Alltag im Bahnabteil häufig von situativ entstehenden Problemlagen (Wechsel der Fahrgäste, Auseinandersetzungen mit dem Personal, nicht funktionierende Technik usw.) geprägt ist. Gleichzeitig weist gerade die technische Konstruktion des Bahnwagens mit seiner Offenheit darauf hin, dass abgeschottetes Agieren nicht immer möglich ist.¹³¹

Diese Situation betrifft sowohl Pendler als auch Geschäftsreisende. Beide müssen mit den Anforderungen des von Mobilität geprägten Arbeitsalltags umgehen können. Die Bahn ist für beide Reisendengruppen eine Zwischenzone, die durch ihre Erwerbsarbeit entsteht. Ihre Bahnreisepraktiken unterscheiden sich kaum voneinander. Im Bahnabteil wird nicht danach gefragt, ob die Reisenden pendeln, eine Dienstreise unternehmen oder privat unterwegs sind. Was zählt, sind die individuellen Tätigkeiten, denen die Menschen nachgehen und die sie in den Alltag integrieren müssen. Beide Gruppen arbeiten im Zug und gehen privaten Aktivitäten nach. Entsprechend ist es auch notwendig, bei der Regulierung von Rahmenbedingungen ähnliche Maßstäbe in der Betrachtung anzulegen.

Einflüsse auf die Arbeitsleistung

Die Argumentation für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel als Alternative zum Auto verweist immer wieder auf gesundheitliche Vorteile. Bahn fahren ist weniger stressig und gefährlich als Autofahren. Die Beschäftigten kommen entspannter und pünktlicher zur Arbeit (Beutler/Brackmann 1999; Müller 2001).

Im Rahmen der hier vorliegenden Forschungsarbeit hat sich jedoch gezeigt, dass auch arbeitsbedingtes Bahnfahren an unterschiedlichen Stellen Stresspotentiale birgt und aus der Gesundheitsperspektive nicht unbedenklich ist. Eine österreichische Pendlerstudie zeigte bspw. anhand der Herzfrequenzen von Pendlern, dass Stressmomente in öffentlichen Verkehrsmitteln fast den Pegel beim Autofahren erreichen können (Freisleben-Teutscher 2007). Nicht nur Autofahren,

¹³¹ Allerdings ist auch herauszustellen, dass diese öffentliche Situation, vergleichbar mit einem Bibliotheks-Lesesaal, Inspirationen für den Arbeitsalltag bereithalten kann. Indem während der Bahnfahrt auch ein räumlicher Perspektivwechsel stattfindet, lassen sich eventuell Aufgaben leichter lösen. Zugöffentlichkeit ist somit nicht nur Bedrohung, sondern auch Chance zur Kreativität im Arbeitsalltag.

sondern auch Bahnfahren kann mobilitätsbedingte Krankheiten hervorrufen. Allein der Umstand, regelmäßig über längere Entfernungen hinweg mobil sein zu müssen, birgt ein krankheitsbedingtes Ausfallrisiko. Dazu gehören nicht nur physische Erkrankungen, sondern auch psychische Belastungen. Es fängt mit einer Erkältung an, setzt sich als Kreislaufbeschwerden, Schlafstörung wie auch Unkonzentriertheit und Abgeschlagenheit fort (GesundheitPro.de 2007).

Der mobile Alltag muss nach Aussage der Befragten trotz aller Routinen immer wieder verarbeitet werden. Gestaltet sich die Fahrt anders als geplant, z.B. durch Auseinandersetzungen mit Mitreisenden oder dem Zugbegleitpersonal, durch Technikausfall oder Überfüllung der Züge, leidet auch die Arbeitsproduktivität am Arbeitsplatz. Die Reisenden kommen unkonzentriert und abgeschlagen am Zielort an und benötigen zunächst eine Regenerationsphase, um sich den Aufgaben am Arbeits- oder Dienort konzentriert widmen zu können. Mobilität und damit verbundene Problemlagen müssen sozusagen verarbeitet werden. Teilweise kreisen die Gedanken nur noch um die Problematik des Mobil-sein-Müssens Und es entwickelt sich eine Unzufriedenheit mit der Situation. Änderungen in ihrem von Mobilität geprägten Alltag vorzunehmen, fällt den Betroffenen jedoch oftmals schwer.

Diese Belastungen entziehen sich weitestgehend unmittelbaren unternehmerischen Einflussmechanismen. Gerade im Bereich geschäftlicher Mobilität sind die Unternehmen darauf angewiesen, dass die Beschäftigten reisen. Wenngleich sich unterschiedliche technisch vermittelte Formen der Langstrecken-Kommunikation (Videokonferenzen, Internet-Chat usw.) etabliert haben, so ersparen sie nicht den Face-to-Face-Kontakt. Es sollte jedoch darauf geachtet werden, dass die Beschäftigten nicht das Gefühl bekommen, ständig unterwegs zu sein und am Arbeitsplatz nicht mehr die eigentliche Arbeit bewältigen zu können. Mobile und immobile Phasen sollten sich abwechseln und es sollte immer wieder neu überdacht werden, welchen Nutzen die jeweilige Reise hat und welche Alternativen es gibt.

Hinsichtlich der Thematik der Pendel-Mobilität haben Arbeitgeber vergleichsweise begrenzte Einflussmöglichkeiten. Die Beschäftigten allein entscheiden sich in der Regel für den Pendelalltag, um die weite räumliche Trennung zwischen Erwerbsarbeit und Privatleben zu kompensieren. Regulierungs-Maßnahmen durch Interessensvertreter und/oder den Betrieb stehen eher am Anfang der Entwicklung. Norbert Schneider bemerkt dazu in einem Zeitungsinterview „Es gibt Controlling-Maßnahmen für alle möglichen Abläufe, aber nicht für mobilitäts-induzierte Kosten“ (Zepp 2007). Zahlreiche Unternehmen thematisieren kaum den Zusammenhang zwischen Pendelmobilität und gesundheitlichen Beschwerden bzw. erhöhten Unfallrisiken (Freisleben-Teutscher 2007). Zunächst ist es notwendig, dass sich Unternehmensleitungen und Interessensvertretungen überhaupt darüber im Klaren sind, dass Mobilität einen Belastungsfaktor für die Arbeitsproduktivität darstellt.

Hierbei erscheint es als wichtig, die Mobilitätsleistung der Beschäftigten, egal ob Geschäftsreisende oder Pendler, als solche wahrzunehmen, indem arbeitszeitliche Vereinbarungen von Unternehmensseite auf Mobilitätsanforderungen abgestimmt werden. Mobilität lässt sich nicht unhinterfragt voraussetzen, sondern sollte als wesentlicher Einflussfaktor auf die individuelle Arbeitsleistung anerkannt werden. Ein weiterer Aspekt betrifft die finanzielle Seite der Mobilität. In einigen Betrieben erhalten die Mitarbeiter Ermäßigungen oder spezielle Job-Tickets bzw. können firmenspezifische Kontingente/Fahrkarten auch für ihre privaten Fahrten nutzen¹³². Eine weiterführende Honorierung der Mobilitätsbereitschaft der Arbeitnehmer könnte auch darin bestehen, sich an gesundheitlichen Vorsorgemaßnahmen bzw. Regenerationsmaßnahmen zu beteiligen oder auch Beratungsdienstleistungen für mobile Beschäftigte zu unterstützen. Dazu gehört u.a. eine dem Mobilitätsalltag angepasste Arbeitsorganisation hinsichtlich Besprechungen, Arbeitsvolumen wie auch Reiseplanungen.

Ein besonderes Szenario ergibt sich nochmals, wenn die Beschäftigten nicht nur arbeitsbedingt im Zug unterwegs sind, sondern während dieser Mobilitätsphase unterschiedlichen Aufgaben ihrer Erwerbsarbeit nachgehen. Es ergibt sich hier eine doppelte Belastungssituation. Arbeitsbedingte Mobilität und mobile Erwerbsarbeit sind Bestandteil ein und derselben Alltagsphase, die es zu managen gilt. Bei der Darstellung der empirischen Ergebnisse ist immer wieder der Begriff des mobilen Arbeitens aufgetreten, um die einzelnen empirischen Realtypen zu erklären. Im Folgenden soll nun ausführlich dargestellt werden, wie der Terminus mobile Arbeit zu verstehen ist und welche Problemlagen mit dieser Form der Erwerbsarbeit verbunden sind.

9.2.2 Beispiel Mobile Arbeit im Zug

„Obwohl mobile Arbeit von vielen Betroffenen auch als persönlicher Fortschritt empfunden wird, bleibt es Aufgabe der Interessenvertretung, eine menschengerechte Arbeitsgestaltung durchzusetzen – eine bisweilen undankbare Aufgabe.“ (Schulz 2005, 4)

Wenn von mobiler Arbeit unterwegs gesprochen wird, wird meistens das Bahnfahren als prototypisches Beispiel ins Gespräch gebracht. Es werden Szenarien einer nicht endenden Schar von Reisenden mit Laptop, Aktentasche und Mobiltelefon in der Hand aufgebaut, die, sobald sie den Zug betreten haben, sofort ihre Gerätschaften auspacken und fleißig drauf losarbeiten: tippen, blättern, telefonieren, tippen, telefonieren usw. Dass dieses Bild nicht kommentarlos aufrechterhalten werden kann, haben die Ausführungen der vorliegenden Forschungsarbeit gezeigt. Mobile Arbeit besteht nicht nur darin, fleißig die Tastatur des Notebooks zu bedienen, sondern überhaupt Erwerbsarbeit unterwegs zu

¹³² Siehe dazu v.a. die Maßnahmen zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement auf www.clever-pendeln.de.

leisten, in einem Umfeld, welches arbeitstechnisch gesehen grundsätzlich nicht einem adäquaten Arbeitsplatz entspricht. Entsprechend sollte von Arbeitgebern und Verkehrsunternehmen zukünftig auch mehr Aufmerksamkeit für die Orte, an denen mobile Arbeit stattfindet, gezeigt werden.¹³³

In den letzten Jahren ist eine Diskussion zum Thema mobile Telearbeit¹³⁴ und zusätzliche Telearbeit als „supplementary telework“ (Empirica 2000, 9) in Gang gekommen, welche teilweise auch für das Thema des arbeitsmobilen Bahnalltags herangezogen werden kann.¹³⁵

Mobile Telearbeit findet in diesem Sinne dann statt, wenn Beschäftigte mehr als 10 Stunden in der Woche jenseits ihres Arbeitsplatzes im Büro oder Home Office unterwegs arbeiten, z.B. auf Geschäftsreisen, im Hotel oder beim Kunden. Trotz ihrer Mobilität sind sie fast immer mit dem Unternehmen über Informations- und Kommunikationstechnologien verbunden und nutzen diese auch zur kontinuierlichen (mobilen) Erwerbsarbeit (Empirica 2000). Es spielt grundsätzlich keine Rolle, wo sich die v.a. geschäftlich reisenden Beschäftigten in der Situation aufhalten. Was sie auszeichnet, ist die nahezu lückenlose Kommunikationsmöglichkeit mit dem Betrieb. Zanker (2005) spricht von einer Mobilität der Person, der Arbeit und der technischen Werkzeuge als Grundvoraussetzungen mobiler Telearbeit.

Als Supplementary Teleworker werden Beschäftigte bezeichnet, die auch nach ihrem normalen Arbeitstag noch weiter arbeiten, zu Hause oder auch während der Pendelfahrt nach Hause. Grundlage hierfür ist die entsprechende technische Ausstattung und der Zugang zum Computersystem des Unternehmens. Sie werden als Gelegenheits-Telearbeiter eingestuft, da es keine vertraglichen Regelungen zur Berücksichtigung ihrer zusätzlich (mobil) erbrachten Arbeitsleistung hinsichtlich Arbeitszeit und Arbeitsentgelt gibt (Empirica 2000). Engelhardt

¹³³ Die Homepage der Gesellschaft Arbeit und Ergonomie – online e.V. zeigt interessante Beispiele für ergonomisches Sitzen beim Bahnfahren in Verbindung mit mobiler Arbeit. Es werden Ratschläge für mobil Arbeitende vermittelt, wie man sich die mobile Arbeitsumgebung angenehm einrichten kann. Hierzu gehören auch Hinweise zum Bahnfahren wie z.B. „Ein Platz im ICE lässt sich drei Monate im Voraus buchen und dabei je nach Bedarf ein Wagen mit Ruhebereich oder Handy-Bereich mit Verstärkung für den Mobilfunkempfang“ (Ergo-online 2007). Es ist darüber hinaus ein Web-Link mit Übersichtsseiten zu Sitzplänen einzelner Zugtypen des Fernverkehrs angegeben mit dem Vermerk: „Am ruhigsten sitzen sie in der Wagenmitte“ (Ergo-online 2007). Jedoch werden zahlreiche andere Rahmenbedingungen ausgeblendet, die auf der Bahnfahrt von den Akteuren bewältigt werden müssen.

¹³⁴ Diese Beschreibung ist nicht zu verwechseln mit dem Begriff der Teleheimarbeit, dessen Definition sich daran orientiert, dass Erwerbsarbeit in unterschiedlichem Umfang betrieblich organisiert zu Hause erledigt wird (vgl. Kleemann 2005).

¹³⁵ Vgl. dazu v.a. die Ausführungen im Rahmen des DGB-Index Gute Arbeit (<http://innotech.verdi.de>) sowie beim Online Forum mobile Arbeit (<http://www.onforma.de>).

(2004) bezeichnet diese Form mobiler Arbeit, bei der nicht alle betrieblichen Aufgaben am Arbeitsplatz im Unternehmen erledigt werden müssen, auch als „›kleine‹ Tele(heim)arbeit“.

Die Zahl mobiler bzw. supplementärer Telearbeiter steigt kontinuierlich. Hess (2007) rechnet damit, dass bereits 2010 ca. 20% der Arbeitnehmer mobil Arbeiten nachgehen werden. Regulierungs- und Gestaltungsmöglichkeiten (wie im Fall alternierender Telearbeit) auf Ebene der betrieblichen Interessensvertretungen werden jedoch nicht mit entsprechend notwendiger Intensität verfolgt. Verschiedene „Regulierungsbarrieren“ behinderten bisher hierbei angestrebte Regulierungsbemühungen (Zanker 2005, 11). Ein wichtiger Aspekt ist die Fehlwahrnehmung und –einschätzung der Situation. Es wird oftmals kein dringlicher Handlungsbedarf gesehen.

„Wenn im Betrieb die Bude brennt, Arbeitsplätze bedroht sind, Lohn gedrückt oder reorganisiert wird, hat sicher die Arbeitsgestaltung der ‚mobilen Arbeit‘ als eher weiches Thema zweite Priorität. Außerdem ist ‚mobile Arbeit‘ als eher ‚sperriges Thema‘ nicht in eine einzige Regelung zu packen. Sie muss in konkret-betriebliche Regelungsthemen zerlegt werden und wirkt dort als ‚Trendverstärker‘.“ (Hess 2007, 17)

Es ist schwierig, mobile Telearbeit in irgendeiner Weise zu kontrollieren und zu strukturieren. Gleichzeitig wird immer wieder darauf verwiesen, dass mobile Tätigkeiten notwendig sind, um erfolgreich arbeiten zu können. Es besteht also dringender Handlungsbedarf zur gezielten Gestaltung mobiler (Tele)Arbeit.

Seit einigen Jahren wird das Thema mobile Arbeit nicht nur als Möglichkeit flexibler und eigenverantwortlicher Erwerbsarbeit an unterschiedlichen Arbeitsorten positiv wahrgenommen, sondern unter den Gesichtspunkten humaner Arbeitsbedingungen (Arbeitsschutz, Arbeitszeit, Arbeitsumfang und Arbeitsplatz) für betriebliche Interessenvertretungen der Beschäftigten zum Handlungsgegenstand (vgl. u.a. Brandt 2007). Besonders der Einsatz von Informations- und Kommunikationsmedien forciert den Handlungsbedarf. Als Beispiel sollen die Ansätze der Technologieberatungsstelle beim DGB NRW e.V. (TBS NRW) dargestellt werden. Sie hat das Ziel, die Problematik ‚mobile Arbeit‘ eingehend zu beleuchten und Ansätze zur Einflussnahme durch Betriebsräte/Personalräte vorzustellen. Auch sie geht von der Definition (Empirica 2002) aus, dass mobile Arbeit dadurch gekennzeichnet ist, dass Erwerbsarbeit für einen längeren Zeitraum jenseits des anerkannten Arbeitsplatzes mittels IuK-Technik online nachgegangen wird. Voraussetzung hierfür sind organisatorische, technische sowie passende arbeitsinhaltliche Strukturen seitens des Unternehmens. Mobile Arbeit braucht jedoch auch, so das TBS NRW (2005), Akteure, die neben fachlichen Qualifikationen auch so genannte soft skills wie flexible Handlungsfähigkeit, kommunikative Kompetenzen oder Selbstorganisationsfähigkeiten aufweisen.

Um gestaltend in den Prozess fortschreitender mobiler Arbeit einzugreifen, sind rechtliche Grundlagen (Arbeitszeitgesetz, Bundesdatenschutzgesetz, Betriebsverfassungsgesetz, Bundespersonalvertretungsgesetz etc.) anzupassen. So sollte mobile Arbeit bspw. hinsichtlich der Arbeitszeit Thema von Manteltarifver-

trägen sein. Die Betriebsräte wären aufgefordert, einen Rahmen zu schaffen, „der die Steuerung und Regulierung der Mobilität unterstützt und konkrete Hilfen zur Verfügung stellt“ (TBS NRW 2005, 52). Die Beschäftigten sollten Personalvertretungen nicht als hinderlich, sondern als hilfreich bei der Gestaltung des mobilen Arbeitsalltags wahrnehmen. Gleichzeitig müssen von den Interessensvertretern unternehmensweite Regelungen erarbeitet werden (TBS NRW 2005). Hier ist es notwendig, im Vorfeld den Bedarf an mobiler Arbeit zu eruieren, um frühzeitig Forderungen zur Gestaltung der Arbeitsanforderungen anzubringen (z.B. Festlegung von Betriebsvereinbarungen). Darüber hinaus sollten die Vertreter die betriebliche Praxis mobiler Arbeit regelmäßig kontrollieren und gegebenenfalls regulierend eingreifen (TBS NRW 2005).

Themen für Betriebsvereinbarungen sind v.a. Aspekte der Arbeitszeit, der Arbeitsplatzsicherheit, des Arbeits- und Gesundheitsschutzes, der Arbeitsorganisation, der Qualifizierung, der Kommunikation sowie des Versicherungsrechts. In Bezug auf die Arbeitsplatzsicherheit werden Fragen danach gestellt, in welcher Weise die Leistungsverdichtung durch Mobilität zunimmt, wie sich diese Leistungsverdichtung begrenzen lässt, welche Auswirkungen mobile Arbeit auf das Outsourcing hat und welche Möglichkeiten zur Rückkehr zum oder zum Wechsel zu einem anderen Arbeitsplatz bestehen. Einigkeit besteht darüber, dass mobile Arbeit in ihren unterschiedlichen Formen wichtige Qualifikationen erfordert, die als Qualifikationsbereiche Bestandteil von Betriebsvereinbarungen sein können. Dazu gehören Medien- und Technikkompetenz, Informations- und Wissensmanagement, Stressbewältigung, Zeitmanagement, Kommunikation und Selbstmanagement.

Konkrete Regelungen zur mobilen Arbeit in Betrieben und Verwaltungen sind bisher eher selten. Es wird sowohl auf Unternehmens- als auch teilweise auf Beschäftigtenebene davon ausgegangen, dass mobile Arbeit kaum der Regulierung bedarf. Die Gründe liegen v.a. darin, dass mit mobiler Arbeit kaum Probleme und Risiken assoziiert werden, mobile Arbeit im Grunde nicht als Erwerbsarbeit anerkannt oder wahrgenommen wird und die Betroffenen mobile Arbeit gerade wegen des Fehlens von Regulierungen befürworten.

Ogleich arbeitsbedingte Mobilität und mobile Erwerbsarbeit seit langem praktiziert werden, sind sie als Regulierungsgegenstand ein vergleichsweise junges Themenfeld, welches aufgrund seiner Aktualität umfassend erschlossen werden sollte. Dabei ist zu beachten, dass mobile Arbeit eben nicht mit Standardmaßnahmen betrieblicher Regelungen erfasst werden kann, sondern stets auf die konkreten Umstände und Formen Rücksicht genommen werden muss. Die Forderungen zur Regulierung stellen sich hierbei als ebenso ambivalent dar wie der Gegenstand selbst.

So betonen bspw. Hess/Weddige (2005), dass es u.a. Ziel betrieblicher Interessenvertretungen sein soll, dass Arbeitszeiten und Arbeitsmenge begrenzt werden, Gesundheitsrechte und ergonomische Arbeitsbedingungen sichergestellt

sind und die Beschäftigten entsprechend den Anforderungen an mobile Arbeit qualifiziert werden. Gleichzeitig sind die Akteure jedoch in ihrem Bestreben nach Selbständigkeit und Flexibilität zu unterstützen, wobei es ihnen trotzdem in ausreichendem Maße möglich sein soll, Kontakte zu Kollegen und Interessenvertretungen zu pflegen wie auch einen festen Arbeitsplatz im Betrieb zu haben. Zum Regulierungsbereich hinsichtlich der Arbeitszeiten gehören u.a. die Festlegung von Beginn und Ende der Arbeitszeiten, Pausenregelungen, Einordnung von Fahrten und Verfahren mobiler Arbeitszeiterfassung. Regelungsaspekte hinsichtlich der Arbeitsleistung sind Zielvorgaben oder Vereinbarung der Arbeitsmenge mit Arbeitszeiten. Es wird hier ein Regulierungsanspruch formuliert, um mobile Arbeit erfassen und gestalten zu können. Dabei geht es in erster Linie um Schutz- und Kontrollmechanismen.

Bisher erscheinen die Ansprüche an eine regulierte mobile Arbeit noch sehr formal und zielen auf eher klassische Bereiche mobiler Erwerbsarbeit, wie z.B. Außendienstarbeit oder Teleheimarbeit ab. Es ist jedoch fraglich, ob eine derartige Regulierung der einzige Weg ist, mit dem Thema mobile Arbeit umzugehen und ob alle Problemlagen hiermit erfasst werden. Die Beschäftigten selbst streben oftmals gerade eine Flexibilisierung der Arbeitszeiten und Arbeitsinhalte an, um bisherigen Formalisierungen zu entgehen.

Mobile Arbeit ergab sich nicht von heute auf morgen mit der Einführung des Laptops und Mobiltelefons am Arbeitsplatz, sondern ist schon seit langer Zeit Bestandteil betrieblicher Arbeitspraxis. Bei der Betrachtung des arbeitsbedingten Bahnalltags müssen alle Formen arbeitsbedingten Reisens in den Blick genommen werden. Es besteht ein breites Spektrum an Möglichkeiten, mobil der Erwerbsarbeit nachzugehen. Dazu gehören neben der technikbasierten Arbeit auch Arbeitsgespräche, geschäftliche Telefonate, Bearbeitung von Unterlagen wie auch das Verfassen eigener handschriftlicher Texte. Arbeitsbedingte Reisende, welche stundenlang im Zug Klausuren korrigieren oder Arbeitspapiere überarbeiten, sind entsprechend in gleicher Weise als mobil Arbeitende zu bezeichnen, auch wenn ihnen der potenzielle (kontinuierliche) Tele-Kontakt zum Betrieb für die Zeit des Unterwegsseins fehlt.

Es ist allerdings noch genauer herauszuarbeiten, wo mobile Erwerbsarbeit beginnt. Ist es bereits das unentwegte Grübeln über Problemstellungen während der Fahrt, das bewusste Mitnehmen von Unterlagen, die handschriftlich bearbeitet werden oder wirklich erst die Nutzung technischer Medien? Im Rahmen des Forschungssamples zeigt sich mobile Arbeit als Reaktion auf bestehende Arbeitsverhältnisse. Dazu gehören sowohl die Reduzierung des Arbeitspensums am Arbeitsplatz als auch die Erledigung von Erwerbsarbeit, weil es gewünscht ist oder auch weil mobile Arbeit als sinnvollster Zeitvertreib während der Reise wahrgenommen wird. Mobile Arbeit ist mittlerweile eine anerkannte Tätigkeit im Zug, was dazu führen kann, dass Beschäftigte direkt oder indirekt zur Erwerbsarbeit gezwungen sind. Gerade bereits im Zug arbeitende Reisenden können den Eindruck vermitteln, dass mobile Arbeit unterwegs durchaus reali-

sierbar ist. Aber auch von Arbeitgebern oder der Familie könnte der Vorschlag kommen, die Zeit während der Fahrt effektiv und sinnvoll zu nutzen.

In der vorliegenden Arbeit wird dafür plädiert, allgemein von mobiler Erwerbsarbeit (im Zug) zu sprechen, um sämtliche Facetten der Erwerbsarbeit, welcher jenseits des Arbeitsplatzes nachgegangen wird, zu beleuchten und nicht auf der Ebene der arbeitsbezogenen Technikinstrumentalisierung stehen zu bleiben.

Mobile Arbeit steht mittlerweile an der einen oder anderen Stelle im Mittelpunkt der Arbeit betrieblicher Interessensvertreter, allerdings stehen auch zahlreiche Hindernisse bei der Aufarbeitung der Problematik im Weg. Dazu gehören u.a. die unzureichende Wahrnehmung durch die Betriebe und die Beschäftigten selbst und die Scheu, Regulierungen bei einem als Freiheit wahrgenommenen Umstand vorzunehmen. Trotzdem sind die Ansätze positiv zu bewerten und weiter voranzutreiben. Denn je detaillierter die Situation mobiler Arbeit dargestellt werden kann, umso höher ist die Wahrscheinlichkeit, dass sich Unternehmens- und Arbeitnehmervertreter weiterhin mit der Thematik beschäftigen und sich positive Effekte für die Betroffene ergeben. Dies könnte unter Umständen auch mit Maßnahmen zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement, wie im nachfolgenden Kapitel näher erläutert, verbunden werden. Indem im Rahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements bereits bei der Datenerhebung Informationen zum Thema mobile Arbeit, wie bspw. über die Intensität und Ausprägungen, gesammelt werden, könnten bspw. gezielte Maßnahmen von Unternehmen und Betriebsräten auf den Weg gebracht werden.

9.2.3 Einflussmöglichkeiten auf arbeitsbedingte Mobilität

Arbeitsbedingte Mobilität ist keine individuelle Angelegenheit der Beschäftigten, sondern auch ein betriebliches Problem. Im Folgenden sollen beispielhaft bislang etablierte Maßnahmen vorgestellt werden, die sich der Vereinbarung von Mobilität und Erwerbsarbeit annehmen.

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Die Betriebe selbst gelten sowohl als Hauptverursacher städtischen Verkehrs wie auch als Hauptbetroffene, wenn es um die Auswirkungen von Mobilität und Verkehr geht. Entsprechend werden Betriebe aufgefordert, selbst die Regulation des betrieblich bedingten Verkehrs unter dem Stichwort des Mobilitätsmanagements in die Hand zu nehmen. Seinen Ursprung hat das Konzept des Betrieblichen Mobilitätsmanagements in den USA. Bereits in den 1970er und 1980er Jahren entwickelten dort Unternehmen Konzepte zur Regulierung des Berufsverkehrs. Der Handlungsdruck ergab sich aus der Verabschiedung von Luftreinhaltesetzen.

Erst in den 1990er Jahren wurde Betriebliches Mobilitätsmanagement auch in Europa, und hier zuerst in den Niederlanden, populär (Müller 2001a). Für ein erhöhtes Umweltbewusstsein und dadurch auch verbessertes Image als umweltfreundliches Unternehmen haben die Betriebe seit 2002 die Möglichkeit,

sich nach dem EU-Umwelt-Audit EMAS-2 prüfen und zertifizieren zu lassen und entsprechend mit diesem Umweltgütesiegel zu werben (Klima-Bündnis/Alianza del Clima e.V. 2003c).

Betriebliches Mobilitätsmanagement betrifft die „umwelt- und sozialorientierte Verkehrsgestaltung des einzelnen Betriebes und die von ihm erzeugten Verkehre“ (Klima-Bündnis/Alianza del Clima e.V. 2003a, 10). Neben dem Pendelverkehr gehören auch Dienstreisen, Besucher- sowie Wirtschaftsverkehre (Personenbeförderung und Produktlogistik) dazu. Die Betriebe werden angehalten, über verkehrliche Alternativen aufzuklären, zu informieren und zu beraten. Zentraler Anspruch ist die Einwirkung auf das individuelle Verhalten der Mitarbeiter und Kunden des Betriebes.

Ausgangspunkt des betrieblichen Mobilitätsmanagements ist in erster Linie die bevorzugte Nutzung des motorisierten Individualverkehrs. Für die Betriebe wird das Automobil neben umweltrelevanten Gesichtspunkten dadurch zum Problem, dass ein erhöhtes Verkehrsaufkommen die Zufahrtswege zum Betrieb blockiert und am Standort für Parkplatzprobleme sorgt (Beutler/Brackmann 1999; Klima-Bündnis/Alianza del Clima e.V. 2003a).¹³⁶ Bei der Suche nach Alternativen wird der ökologischen Image-Verbesserung aus ökonomischer Perspektive die Verringerung unfall- und gesundheitsbedingter Ausfallzeiten hervorgehoben. Ebenso wirtschaftlich erstrebenswert ist es für die Unternehmen, Gelder für Parkraumbewirtschaftung und Fuhrpark einzusparen (Beutler/Brackmann 1999).

Der Ablauf eines derartigen Betrieblichen Mobilitätsmanagements, welches sich in erster Linie als systematische und handlungsorientierte Darstellung konzeptioneller Arbeiten und nicht als „bürokratisches Regelwerk“ (ILS NRW 2004-2007) versteht, besteht generell darin, dass zunächst der Status Quo empirisch eruiert wird: Wie ist die Verkehrssituation, welche Probleme ergeben sich für das Unternehmen, welche Probleme sprechen die Beschäftigten an? Verkehrstechnische, infrastrukturelle und organisatorische Rahmenbedingungen (Standort des Unternehmens, Arbeitszeitmodelle, Wohnort der Beschäftigten, Anschluss des Betriebes und der Wohnungen an den ÖPNV, Reisezeit und –kosten) wie auch subjektive Einstellungen der Akteure (Verkehrsmittelpräferenz, Informationsgrad bezüglich Verkehrsalternativen, Umweltbewusstsein) werden erfasst.

¹³⁶ Ein frühes Beispiel Betrieblichen Mobilitätsmanagements zeigt sich in dem „Ottobrunner Modell“ von 1967 der damaligen Firma Bölkow. Es wurde aufgrund der regelmäßig überlasteten Zufahrtsstraße zu Schichtbeginn und –ende eine Gleitzeitregelung eingeführt, die mit unterschiedlichen Arbeitszeiten dieses Verkehrsproblem lösen sollte (vgl. dazu ausführlicher Necati 2005). Die Unternehmen sahen sich entsprechend schon früh mit verkehrlichen Problemen konfrontiert, die sie mit Maßnahmen der Umstrukturierung der Arbeitsorganisation angingen.

Auf Grundlage dieses Statusberichtes werden Maßnahmen benannt, die realisiert werden sollen, und Verantwortliche¹³⁷ eingeteilt (Klima-Bündnis/Alianza del Clima e.V. 2003a). Die zu realisierenden Maßnahmen setzen in erster Linie an der Verkehrsmittelwahl der Akteure an. Die Erweiterung von Fahrradabstellplätzen, Einführung von Dienstfahrrädern oder Einrichtung von Umkleiden und Duschen soll bspw. die Nutzung des Fahrrades erhöhen. Maßnahmen wie die Verringerung von Parkflächen, Befürwortung von Fahrgemeinschaften¹³⁸ und Beteiligungen an Car-Sharing- oder Autovermietungsdienstleistungen sollen den Autoverkehr deutlich mindern. Um die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel (Bus und Bahn) attraktiver zu gestalten, werden Bushaltestellen verlegt bzw. neu eingerichtet¹³⁹, eine neue Buslinie etabliert oder das so genannte Job-Ticket eingeführt. Darüber hinaus werden unterschiedliche Fahrplan- und Routen- Informationsportale eingerichtet, um die Fahrtenplanung zu erleichtern, und individuelle Mobilitätsberatungstermine angeboten. Es wird angestrebt, Fahrzeiten der Verkehrsmittel und Arbeitszeiten der Beschäftigten auszugleichen, um die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel attraktiver zu gestalten (Beutler/Brackmann 1999; Klima-Bündnis/Alianza del Clima 2003b). Mobilitätsmanager beraten die Mitarbeiter und Kunden v.a. über Fahrpläne und Verbindungsmöglichkeiten, um Arbeit und Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel kombinieren zu können (HBS/DGB 2001).

Mehr Aufmerksamkeit wird auch der Arbeitsorganisation der Beschäftigten selbst geschenkt, wenngleich nicht von einem ursächlichen Zusammenhang zwischen der Gestaltung von Arbeit und Mobilitätseffekten ausgegangen wird. Im Mittelpunkt stehen Maßnahmen alternierender (Tele-)Heimarbeit¹⁴⁰, 4-Tage-Woche, Flexibilisierung der Arbeitszeiten sowie Durchführung von geschäftlichen Videokonferenzen (Müller 2001a; ILS NRW 2004-2007). Das sind erste

¹³⁷ Mittlerweile haben sich Berufe im Rahmen des Mobilitätsmanagements entwickelt. So agieren Mobilitätsbeauftragte im Namen von Städten und Gemeinden zu regionalen Verkehrs- und Mobilitätsthemen oder es werden Mobilitätsberater bei Verkehrsunternehmen und Mobilitätskoordinatoren in Wirtschaftsbetrieben eingestellt. Mobilitätsmanager beraten im Prozess der Installation eines betrieblichen Mobilitätsmanagements (Beutler/Brackmann 1999).

¹³⁸ Ein gutes Beispiel ist das Rheinmain-Pendlernetz, ein Portal für beruflich bedingte Auto-Fahrgemeinschaften, welches 2004 als Mobilitätsservice für Frankfurt und Rhein/Main gegründet wurde (IVM 2004).

¹³⁹ Eine Vorreiterrolle nahm hierbei NOKIA ein, welches Anfang der 90er Jahre einen Kooperationsvertrag mit dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) abschloss, der den Ausbau der Regionalbahnlinie beinhaltete und das Unternehmen direkt an den Öffentlichen Verkehr anschloss (Clever Pendeln 2007c).

¹⁴⁰ Mittlerweile hat sich gezeigt, dass tarifvertraglich geregelte mobile Teleheimarbeit neben Vorzügen wie Flexibilität, weniger Arbeitswege, bessere Vereinbarkeit von Familie und Beruf sowie Ruhe am Arbeitsplatz auch Probleme wie Informationsdefizite, unbezahlte Mehrarbeit, Vermischung von Privatleben und Beruf aufweist (Clever Pendeln 2007a).

Ansätze, um die Alltagsorganisation v.a. der Pendler genauer in den Blick zu nehmen. Es werden Maßnahmen ergriffen, um den Pendelalltag zu erleichtern und effektiver zu gestalten. Durch das betriebliche Mobilitätsmanagement sind Arbeitsstätten besser erreichbar geworden. Gleichzeitig schaffen flexible Arbeitsplatzanwesenheiten für das Unternehmen Einsparungspotenzial an räumlich installierten Arbeitsplätzen in Form eines Shared-Desk-Konzepts¹⁴¹.

Durch die Betonung Öffentlicher Verkehrsmittel als Mobilitätsalternative zum Auto wird auch zunehmend der Fokus auf die Organisation des Mobilitätsalltags im öffentlichen Verkehr gerichtet. Bisher stehen Abfahrtszeiten von Bus und Bahn sowie Standorte der Haltestellen und Informationswege zum Fahrplan auf dem Prüfstand. Diese technischen Maßnahmen können betrieblich zentral und mit den Verkehrsbetreibern im Dialog geregelt werden. Damit stehen Betriebe und Verkehrsunternehmen aber eher am Anfang gemeinsamer Verbesserungsmaßnahmen. Das Betriebliche Mobilitätsmanagement fokussiert noch zu wenig den eigentlichen Gegenstand, der reguliert werden soll: Das Mobilitätsverhalten der Beschäftigten und v.a. auch die Auswirkungen der Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement auf die Gestaltung des Mobilitätsalltags. Indem Veränderungen vorgenommen werden, entstehen auch veränderte Anforderungen an das Mobilitätsverhalten der Akteure. Genau diese Entwicklungen gilt es kontinuierlich zu begleiten und Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement abzuleiten.

Gewerkschaften/Interessenvertretungen

Auch die Gewerkschaften sind bestrebt, sich bei Mobilitätsentwicklungen strukturierend einzubringen. Veränderung der Mobilitätspolitik bedeutet auch Umwandlung von Verkehrs- und letztlich auch Beschäftigungspolitik. Allerdings finden Maßnahmen im Rahmen des Mobilitätsmanagements eher punktuell und selten organisationsübergreifend statt. Gerade zur Steigerung der Attraktivität von Maßnahmen im Rahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements könnten die Gewerkschaften und ihre betrieblichen Interessensvertreter einen wichtigen Beitrag leisten. Informationsdefizite und Skepsis sind bei den Unternehmen immer noch die Hauptgründe, sich nicht mit der Thematik auseinander zu setzen (Müller/Stiewe 2005). Müller (2001a, 19) attestiert dem Betrieblichen Mobilitätsmanagement ein „Nischendasein“.¹⁴² Die Zurückhaltung der Gewerkschaften geht v.a. darauf zurück, dass Maßnahmen zur Beschäftigungssicherung immer noch oberste Priorität haben (Beutler/Brackmann 1999) und zu Ansätzen des

¹⁴¹ IBM hat bspw. 1991 eine Betriebsvereinbarung über „außerbetriebliche Arbeitsplätze“ auf den Weg gebracht (Clever Pendeln 2007b).

¹⁴² Bis 2001 konnte er lediglich 140 Betriebe finden, die sich aktiv mit dem Konzept auseinander gesetzt haben und Maßnahmen entwickelten (Müller 2001a). Die Zahl der Betriebe dürfte sich in den letzten Jahren erhöht haben, doch ist Betriebliches Mobilitätsmanagement weiterhin von tendenziell geringer Priorität für die Unternehmen.

Betrieblichen Mobilitätsmanagements konträr verlaufen. Ein Engagement für mehr ÖPNV-Nutzung konterkariert bspw. die Beschäftigungssicherung in der Automobilbranche. Die Unterstützung des Radnetz-Ausbaus für mehr Radverkehr könnte die Auslastung des ÖPNV behindern.

Ein Problem besteht v.a. darin, dass auch die Gewerkschaften das Argument des umweltgerechten Verkehrsverhaltens der Beschäftigten in den Mittelpunkt stellen. Es geht nicht immer um die Erleichterung der Mobilitätsbedingungen, sondern um einen ökonomisch wie ökologisch sinnvollen Berufsverkehr. Sich mit Mobilität als Arbeitsbedingung der Beschäftigten auseinander zu setzen, steht nicht in jedem Fall im Mittelpunkt der Argumentationen. Im Folgenden soll anhand von vier Beispielen kurz erläutert werden, wie das Thema Mobilität und Mobilitätsmanagement im gewerkschaftlichen Kontext aufgegriffen wird.

Die Freiburger IG Metall Kreisvertretung hat sich bspw. an der überbetrieblichen Initiative „Umweltfreundlich zum Betrieb“ federführend beteiligt. Es wurden Verbundfahrpläne verbessert, ein neuer DB-Haltepunkt eingerichtet, nächtliche Sammeltaxis eingeführt, Radfahrbroschüren erstellt und eine EDV-gestützte Fahrgemeinschaftsbörse eingerichtet. Innerhalb der Betriebe wurden Betriebsvereinbarungen über ein so genanntes Öko-Fahrgeld (Zuschuss zu den ÖPNV-Fahrkosten, der bei steigender ÖPNV-Nutzung erhöht wird) abgeschlossen (Biere/Zimpelmann 1997).

Die damalige Gewerkschaft ÖTV setzte sich u.a. dafür ein, das so genannte Job-Ticket in Betrieben und Verwaltungen einzuführen, um den Beschäftigten die Möglichkeit zu geben, möglichst umweltfreundlich die Arbeitsstelle zu erreichen (Buchholz 1996). Im Rahmen dessen beteiligte sie sich an der 1996 erschienenen überregionalen Broschüre rund um das Jobticket, welche über Planung, Praxis und Politik zur Einführung dieser Maßnahme des Betrieblichen Mobilitätsmanagements berichtete. Darüber hinaus unternahm sie 1995 Anstrengungen, ihren „ersten ökologisch orientierten Tarifvertrag“ (Pressedienst der ÖTV-Hauptverwaltung 1996, 44) mit dem Titel „Arbeitnehmerfahrkarte für den öffentlichen Dienst“ durchzusetzen, der das Jobticket als integralen Bestandteil des Manteltarifvertrages vorsah. In der betrieblichen Praxis der Unternehmen/Verwaltungen wurde dieses Verkehrssteuerungselement sehr ambivalent betrachtet. Derartige Tarifvereinbarungen wie bspw. bei der Lufthansa Hamburg wurden nicht überall getroffen (Rubelt/Skrabs 1996).

Der Deutsche Gewerkschaftsbund (DGB) unterstützt seit einigen Jahren als Mitinitiator das Internetportal www.clever-pendeln.de zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement des Auto Club Europa (ACE). Dieses Portal hat das Ziel, über Fragen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements aufzuklären, zu informieren, zu beraten und die Betroffenen zu vernetzen, um dieses Thema in der Wahrnehmung von Unternehmen und Beschäftigten weiter voran zu bringen. Das Internetportal will an erfolgreichen Beispielen zeigen, wie Mobilitätsmanagement in die Wege geleitet und umgesetzt werden kann. Dazu gehören Verweise auf

Fahrgemeinschaften, Informationen zu Radwegkonzepten, Einführungen von Job-Tickets usw. Damit greift der DGB allerdings nicht aktiv in das Geschehen ein. Er fordert eher mittelbar die Unternehmen zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement auf, indem er die Erfolge dieses Regulierungsinstrumentariums einer breiten Leserschaft über das Internet zur Verfügung stellt.

Gleichzeitig hat der DGB zusammen mit der Hans-Böckler-Stiftung (HBS) einen Leitfaden entwickelt, wie Mobilitätsmanagement auf regionaler und betrieblicher Ebene aussehen kann und welche Faktoren für eine erfolgreiche Implementierung beachtet werden müssen (HBS/DGB 2001). Der Leitfaden ist ähnlich wie das oben genannte online-Portal eine Sammlung unterschiedlicher Erfolgsbeispiele, verkehrspolitische Entwicklungen zu steuern und über Mobilitätsfolgen aufzuklären. Es geht um „eine an sozialen, ökologischen und städtebaulichen Kriterien orientierte Neuausrichtung der Verkehrspolitik und –planung in der Praxis“ (HBS/DGB 2001, 8). Damit wird aber ebenfalls die Perspektive eingenommen, dass v.a. eine ökologisch verträgliche wie auch ökonomisch wichtige Maßnahme in der veränderten Verkehrsmittelnutzung besteht, ohne jedoch genauer zu betrachten, welche Mobilitätsfolgen sich für die Beschäftigten ergeben können.

Erst mit dem so genannten DGB-Index Gute Arbeit (DGB 2007) wurde ein Instrument zur Beschreibung von Arbeitsqualität in Deutschland auf den Weg gebracht, das sich u.a. mit der Problematik mobiler Arbeit auseinander setzt. Es werden Kennzahlen für die Arbeits- und Einkommensbedingungen aus der Perspektive der Beschäftigten ermittelt und auf der Grundlage dessen Bewertungen über gute, mittelmäßige oder schlechte Arbeit abgegeben. Dass die Einbeziehung von mobiler Arbeit eine wichtige Rolle spielt, zeigen die ersten Ergebnisse dieser Untersuchung (Fuchs 2007). Die betroffenen mobilen Beschäftigten bewerten im Rahmen der Studie ihre Arbeitssituation schlechter oder maximal ähnlich gut wie Arbeitende mit festem Arbeitsplatz (Brandt 2007). Es zeigt sich, dass bislang angenommene Vorteile wie z.B. erweiterte Handlungsspielräume, Flexibilität und Selbstbestimmung nicht immer zur Geltung kommen (Fuchs 2007). Mit diesem DGB-Index Gute Arbeit wird vom DGB ein Instrument unterstützt, welches langfristig umfassende Kenntnisse über die Befindlichkeiten mobiler Arbeit gewinnen kann, um notwendige Maßnahmen zu ergreifen, die die Rahmenbedingungen von mobiler Arbeit verbessern.

Der Ansatz von ver.di als Projektpartner im Rahmen des Online Forums Mobile Arbeit (OnFormA) geht über die bisherigen Zielstellungen hinaus, indem hier direkt die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten in Zusammenhang mit ihrer Mobilität in den Blick genommen werden. Dieses Forum verfolgt das Ziel, erste Grundlagen für eine „Kompetenzplattform zur Beratung von mobilen Beschäftigten“ (OnFormA 2007) zu erarbeiten. Die Erfahrungen zur Entwicklung der Arbeitsbedingungen mobiler Beschäftigter haben gezeigt, dass arbeitsbedingte Mobilität nicht nur abwechslungsreich ist, sondern v.a. Anforderungen wie Flexibilität, Qualifikation und Kompetenzerweiterungen sowie Belastungen

mit sich bringt. Damit begibt sich die Gewerkschaft auf ein bislang eher unbearbeitetes Feld arbeitnehmerischer Interessenvertretung und könnte entsprechend Pionierarbeit leisten. Allerdings schränkt die Definition des mobilen Beschäftigten, der im Rahmen dieses Ansatzes mehr als 20% seiner Erwerbsarbeit außerhalb des ursprünglichen Arbeitsplatzes (Büro und Homeoffice) leistet und für seine Geschäftsreisen und/oder Kundentermine vor Ort neue Informationstechnologien (Laptop, Handy, PDA usw.) nutzt (OnFormA 2007), die Gruppe der Adressaten ein.

Es wird dadurch eine Begrenzung auf Beschäftigte vorgenommen, die informationstechnologische Arbeitsmittel zur Erwerbsarbeit mit sich führen. Wie jedoch deutlich geworden ist, stellt Technik eine wichtige, aber nicht ausschlaggebende Ressource mobiler Arbeit, jedenfalls im Rahmen der Bahnfahrt, dar. Gleichzeitig bedeutet Technik im Reisegepäck nicht zwangsläufig, dass diese auch tatsächlich zur Erwerbsarbeit genutzt wird.

Schaffung von Synergieeffekten

Insgesamt zeigt sich der Trend, dass Mobilität nicht nur einen verkehrlichen, ökonomischen oder ökologischen Ansatzpunkt für gewerkschaftliche Interventionen darstellt, sondern zukünftig intensiver unter dem Gesichtspunkt der Arbeitsbedingungen diskutiert wird.

Mobile Arbeit ist nicht allein Sache der Betriebs- bzw. Personalräte und umgekehrt ist Betriebliches Mobilitätsmanagement nicht allein Thema des Betriebes. In beiden Fällen geht es um die Mobilität der Beschäftigten. Es geht um Verkehrsmittelwahl und hinsichtlich mobiler Arbeit auch um Nutzung der Reisezeit im Verkehrsmittel. Gerade die Intention der Betriebe bzw. des Konzeptes „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ befürwortet die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel in hohem Maße. Es wird damit geworben, dass die Beschäftigten während der Fahrt ganz unterschiedlichen Tätigkeiten nachgehen können. Entsprechend sollte das Interesse des Betriebes an dieser Stelle nicht aufhören, sondern ein Bewusstsein für die Anforderungen mobiler Arbeit unterwegs im Zug etablieren.

Mobile Arbeit selbst zu regulieren ist dabei schwierig und auch nicht zielführend. Vielmehr wäre es angebracht, die Leistung mobiler Arbeit innerhalb des Betriebes anzuerkennen und zu honorieren bzw. Ausgleichsmöglichkeiten zu schaffen. Betriebliches Mobilitätsmanagement kann im Rahmen dessen zur Erhebung weitreichender relevanter Informationen beitragen. Die Ergebnisse dieser Befragung können die Grundlage dafür sein, individuelle Mobilitätsberatungsangebote zu etablieren.

Ein wesentlicher Fortschritt wäre ein verändertes Bewusstsein für den Mobilitätsalltag der Beschäftigten in den Unternehmen, welches nicht nur aus umweltpolitischen Gesichtspunkten Strategien entwickelt, sondern auch mögliche Belastungspotenziale von Mobilität beachtet. Mobilitätsmanagement darf nicht bei

der Umverteilung der Verkehrsmittelnutzung stehen bleiben, sondern sollte sich auch bemühen, die mit jedem Verkehrsmittel verbundenen Folgen genauer zu betrachten. Dies würde eine Entwicklung vom umweltorientierten zum personenorientierten Betrieblichen Mobilitätsmanagement bedeuten. Als „Gestaltungsthema“, so Hess (2007, 17) ist das Thema der mobilen Arbeit bzw. allgemeiner arbeitsbedingter Mobilität jedoch noch nicht vollständig „in den Betrieben angekommen“.

9.2.4 Arbeiten mit Mobilität als Faktor der Entgrenzung von Arbeit?

Um den Aspekt der Entgrenzung von Arbeit und Leben wieder aufzunehmen, soll an dieser Stelle zusammenfassend die Frage gestellt werden, inwiefern die Anforderungen an das Arbeiten mit Mobilität entgrenzend oder begrenzend wirken.

Der Terminus der mobilen Arbeit erscheint als prototypisches Beispiel für die Entwicklung entgrenzter Arbeitsverhältnisse: Erwerbsarbeit wird an jedem Ort und zu jeder Zeit legitim und teilweise auch notwendig. Dank zahlreicher technischer Hilfsmittel wie Laptop, Blackberry und Mobiltelefon kann grundsätzlich überall und jederzeit gearbeitet werden. Die Unternehmen erwarten zunehmend, dass die Beschäftigten Kompetenzen entwickeln, Arbeitsort und Arbeitszeiten flexibel anzupassen. Die Frage ist nur: Wollen und dürfen das die Beschäftigten auch? Hinsichtlich der Entgrenzung von Arbeit können durch die Ausnutzung des Zeitfensters Mobilität zeitliche Verschiebungen des Arbeitsalltags die Folge sein. Es geht nicht nur darum, länger als kontrollierbar zu arbeiten, sondern auch, dass mit der Erwerbsarbeit im Zug das Arbeitspensum erhöht wird.

Des Weiteren spielt auch die Variabilität der Arbeitsorte eine wichtige Rolle. Aufgrund der Realisierung von Erwerbsarbeit im Rahmen der Mobilität werden Arbeitsorte neu definiert, wobei sich die Frage stellt, wie muss ein Arbeitsplatz gestaltet sein muss, um dort optimal arbeiten zu können. Wie die Ergebnisse der vorliegenden Studie zeigen, ist das Bahnabteil nicht in jedem Fall ein sinnvoller ‚Arbeitsplatz‘, um konzentriert arbeiten zu können. Aus der Perspektive der befragten arbeitsbedingt Bahnreisenden wird auch nicht in jedem Fall angestrebt, stets einen gleichwertigen Arbeitsplatz im Zug vorzufinden. Das Bahnabteil ist aus ihrer Perspektive vielmehr ein Ort, der Erwerbsarbeit möglich machen kann, sofern die Rahmenbedingungen sich eignen. Verbunden mit den Mobilitätsanforderungen aufgrund der Erwerbsarbeit zeigen sich auch bei arbeitsbedingten Bahnreisenden Aspekte der Entgrenzung von Arbeit hinsichtlich des sozialen Zusammenhangs am Arbeitsplatz. Hohe Mobilität bedingt gleichzeitig eine soziale Vereinsamung trotz mobiler Arbeit unter zahlreichen, aber eben einander fremden Menschen. Die Integration der Mitarbeiter in das Unternehmen wie auch der einzelnen Teams kann hierdurch erschwert werden.

Darüber hinaus ist das Thema der Entgrenzung von Arbeit auch für die Sicherung von Unternehmensdaten von Relevanz. Indem die Mitarbeiter mobil

sind und bspw. im Zug arbeiten, besteht die Gefahr, dass geschäftliche Informationen in die Öffentlichkeit getragen werden. Der Zug ist ein öffentlicher Ort und die Arbeitsplätze im Zug von Jedermann potenziell einsehbar. Es wird deutlich, dass Erwerbsarbeit Bestandteil eines öffentlichen Kontextes ist und sich nicht (mehr) auf abgeschottete Bereiche des Betriebes und/oder des privaten Arbeitsplatzes zu Hause beschränkt.

Damit findet eine Erweiterung der bisherigen Argumentation, in welcher Weise Entgrenzung von Arbeit eine Rolle spielt, statt. Durch die steigende Fokussierung auf mobile Arbeit, u.a. auch während der Bahnreise, macht die Erwerbsarbeit selbst vor öffentlichen Bereichen nicht halt. Es geht nicht mehr nur um Tendenzen zur Entgrenzung von Arbeit und Privatleben, sondern auch um Entgrenzungserscheinungen öffentlicher sozialräumlicher Zusammenhänge. Erwerbsarbeit wird öffentlich. Die Beschäftigten präsentieren sich in der Öffentlichkeit als Erwerbsarbeiter und verändern somit das Profil öffentlicher Orte. Was das für den öffentlichen Ort Zug bedeutet, soll im folgenden Kapitel erläutert werden.

Dabei ist abzusehen, dass eine wesentliche Grenze mobiler Arbeit gerade in der Umlagerung in öffentliche Kontexte bestehen kann. Indem nicht jede Aufgabe aus dem Erwerbsleben aufgrund der Gefahr der ungewollten Informationsübertragung im Zug realisiert werden kann, ist es durchaus denkbar, dass der Anspruch zur Erwerbsarbeit im Zug nicht erweitert, sondern eher begrenzt wird. Für die arbeitsbedingt Reisenden kann dieser Umstand einerseits Entlastung bedeuten, nicht immer im Zug arbeiten zu müssen. Andererseits führt eine Reduzierung des Aufgabenspektrums möglicherweise dazu, die Arbeiten entweder wieder am Arbeitsplatz oder zu Hause erledigen zu müssen, was neue Belastungssituationen in der Gestaltung des von Mobilität geprägten Arbeitsalltags hervorrufen kann.

9.3 Verändertes Bahnfahren

Die Ausweitung arbeitsbedingter Mobilität wie auch mobiler Arbeit ist u.a. ein wesentlicher Grund für die starke Orientierung des Bahnunternehmens an den beruflich Reisenden. Sowohl im Fern- als v.a. auch im Nahverkehr sind sie eine konstante Größe im Reisendenaufkommen, dazu oft kompetent und eigenverantwortlich handelnd. Sie sind v.a. auch der Schlüssel zu den Unternehmen, die mehr oder weniger stark die Verkehrsmittelwahl ihrer Mitarbeiter beeinflussen können, z.B. im Rahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements oder bei der Empfehlung bevorzugt zu nutzender geschäftlicher Verkehrswege.

Die seit Anbeginn der Eisenbahn-Ära vorhandene Verbindung von Erwerbsarbeit und Bahnfahrt zeigt sich auch heute noch in sehr prägnanter Art und Weise. Während zu Beginn der Beförderung von Erwerbstätigen v.a. preisliche Zugeständnisse Bahnfahren für die Arbeiter trotz geringem Beförderungskomfort attraktiv machten, werden mittlerweile differenzierte Servicemaßnahmen

angeboten. Auch arbeitsbedingtes Bahnfahren entwickelt sich zusehends zu einer Qualitäts- und Komfortfrage. Den befragten Reisenden ist es oftmals sehr wichtig, die Reisezeit so angenehm wie möglich zu verbringen. Je länger die Fahrten andauern, umso bedeutsamer ist dieser Serviceaspekt.

Darüber hinaus zeigt sich in ebensolcher Deutlichkeit, dass das Bahnunternehmen Einfluss auf die Alltagsgestaltung der (arbeitsbedingt) Bahnreisenden nehmen kann. Indem Vertriebswege für Fahrkarten dezentralisiert, die Reiseverläufe der Züge visualisiert sowie Reisegeschwindigkeiten erhöht werden, erhöht sich die individuelle Flexibilität der arbeitsbedingten Arbeits- und Reiseorganisation. Die Nutzung der Bahn als Verkehrsmittel mit all ihren infrastrukturellen Eigenheiten kann arbeitsbedingte Mobilität unterstützen.

Nachdem bisher der Arbeitsalltag und die betriebliche Arbeitsorganisation arbeitsbedingter Bahnfahrer im Mittelpunkt standen, soll im Folgenden das Augenmerk auf das Bahnunternehmen gelegt werden. Wie es sich bereits an unterschiedlichen Stellen angedeutet hat, macht sich arbeitsbedingtes Bahnfahren auch im Bahnbetrieb bemerkbar. Zunächst sollen der Zug und das Bahnabteil als unmittelbare Umgebung der Reisenden eingehende Betrachtung finden. In einem zweiten Schritt richtet sich der Fokus auf den Bahnreiseverkehr als strukturelles System selbst.

9.3.1 Veränderung in Zug und Bahnabteil

Vergleicht man die Infrastruktur und Ausstattung heutiger Züge mit denen von 50 Jahren, zeigt sich sehr deutlich, dass sich das Erscheinungsbild der Züge aufgrund der technischen Entwicklungen gewandelt hat. V.a. die Einführung der Hochgeschwindigkeitszüge Inter City Express (ICE) 1991 hat das Bahnfahren nicht nur fahrtechnisch, sondern auch hinsichtlich der Zugausstattung nahezu revolutioniert (Krohn 2006a). Bahnreisen gestaltet sich anspruchsvoller. Die Fahrgäste wollen nicht irgendwie befördert werden, sondern reisen.

Gerade für die arbeitsbedingt Reisenden ist Bahnfahren ein fester Bestandteil ihres Alltags, den sie so angenehm wie möglich verbringen möchten. Entsprechend nehmen sie auch mit ihren individuell arrangierten Tätigkeiten Einfluss auf die Atmosphäre und letztlich die Veränderungen im Zug.

Funktionsvielfalt im Bahnabteil

Der überwiegende Teil der Personen des befragten Samples honoriert beim Bahnfahren den Komfort der Züge. Die Reisenden finden zahlreiche Möglichkeiten sich zu beschäftigen. Dieser Anspruch korrespondiert mit dem Anliegen des Unternehmens Bahn, eine vielfältig nutzbare Reiseumgebung einzurichten. Die Zeichen sind hier klar auf das Ziel „Reisezeit ist Nutzzeit“ (Grabitz 2004) gerichtet. Bahnfahren soll nicht nur ‚Dasitzen‘ bedeuten, sondern effektiv gestaltet werden können. Viele Reisende nutzen die Bahnfahrt in der Tat zur Erwerbsarbeit. Je mehr arbeitsorientierte Tätigkeiten jedoch in den Bahnalltag integriert werden, umso höher sind die Anforderungen an den Zug im

Allgemeinen und das Bahnabteil im Speziellen, diesen Ansprüchen zu genügen. Technische Rahmenbedingungen wie Internet-Hotspots und Mobilfunkverstärker scheinen in der derzeitigen Entwicklung erst der Anfang weiterer technischer Zugausstattung zu sein. Möglicherweise können zukünftig die Reisenden während der Bahnfahrt noch andere Alltagsgeschäfte im Zug erledigen. Vorstellbar wären z.B. Bankautomaten, oder Fahrkartenautomaten¹⁴³ oder die Übertragung von Fernsehprogrammen (z.B. Nachrichtensender, Fußballspiele). Damit wäre das Bahnabteil ein noch weiter ausdifferenzierter Multifunktionsraum, der zahlreiche Lebenslagen in die Bahnfahrt integriert.

Durch die Integration bisher untypischer alltäglicher Funktionen und Strukturen wird das Bahnabteil auch in seinem Charakter und seiner Außenwirkung verändert. Viele Reisende mögen diese Vielfalt an alltäglichen Handlungsmöglichkeiten begrüßen. Andere wiederum könnten von dieser Funktionsüberladung irritiert sein und sich im schlimmsten Fall vom Bahnfahren zurückziehen. Die Diskussion um die Einführung des Mobiltelefonierens im Flugzeug zeigte die Ambivalenz hinsichtlich der Funktionsdiversifizierung in öffentlichen Verkehrsmitteln. Laut unterschiedlicher Studien wird mobiles Telefonieren während des Fluges sowohl befürwortet als auch aufs Schärfste abgelehnt. Die Kritiker verweisen v.a. auf die Erfahrungen im Zugalltag, wo eine extensive Nutzung des Handys das soziale Miteinander beeinträchtigen kann. (Schrader 2007, 2).

Es ist zu prüfen, wie viel Multifunktionalität im Zug technisch unterstützt werden sollte. Was ist für arbeitsbedingt Bahnreisende angenehmer Service und was ist in ihren Augen zu viel des Guten? Wie die vorliegende Erhebung zeigt, wird von den Befragten sowohl Abwechslung honoriert als auch die Möglichkeit befürwortet, sich in einem relativ ‚einfach strukturierten‘ Raum für eine Weile aufzuhalten. Nicht allen Reisenden ist es wichtig, im Zug den gleichen Dingen nachzugehen wie im ‚normalen‘ Alltag. Der Zug wird häufig als ‚besonderer‘ Zwischenraum zwischen den Alltagswelten wahrgenommen, der hinreichende Betätigungsmöglichkeiten bietet und nicht genau dem Büro oder heimischen Wohnzimmer gleichen muss.

Räumliche Funktionstrennungen der Bahnabteile – Trennung der Reisenden

Seit Beginn der Eisenbahn-Ära werden die Züge hierarchisch nach Klassen unterteilt. Waren es anfangs bis zu vier Klassen, hat sich jetzt die Unterteilung in 1. und 2. Klasse etabliert. Die Differenzierung erfolgt durch die Bereitstellung unterschiedlich komfortabler Abteile und Serviceangebote. Auch innerhalb der

¹⁴³ Dies ist teilweise im Regional- und Nahverkehr bei DB Regio schon der Fall. Ende 2000 wurden erste Regionalzüge im Osten (weil hier oftmals die entsprechende Infrastruktur zum Fahrscheinverkauf an den Bahnhöfen fehlte) mit mobilen Ticket-Automaten ausgestattet (BahnZeit 2003a).

Klassen haben sich im Fernverkehr mittlerweile unterschiedliche Funktionsabteile etabliert, die sich an kollektiv auftretenden Bedürfnissen der Reisenden orientieren. Das bedeutet, je nach Anspruch an die Bahnreise wählen die Reisenden einen bestimmten Bahnraum aus. Die Ansprüche mobiler Arbeit während des Bahnfahrens spielen hierbei bspw. eine ganz eigene Rolle. Muss in Ruhe allein gearbeitet werden oder wird das Telefon benötigt? Ist ein geschäftliches Gespräch geplant oder ein informelles Treffen bei Kaffee und Lunch? Die Reisenden suchen sich im Vorfeld einen Platz, der ihren Vorstellungen zur Erledigung ihrer Tätigkeiten weitestgehend entspricht. Teilweise wird unter Umständen auch die Reisenden-Klasse gewechselt.

Wegen zunehmender Technikintegration privater Arbeits- und Kommunikationsmittel wird von Bahnkunden von Zeit zu Zeit der Anspruch formuliert, diese räumliche Funktionsdiversifikation noch weiter auszubauen und z.B. Arbeitsabteile mit kleinen mobilen Büros einzurichten.¹⁴⁴ Es ist allerdings vor dem Hintergrund der vorliegenden Forschungsarbeit fraglich, ob die Reisenden diese räumliche (Ab-)Trennung in gleichem Maße befürworten. Wäre die Fahrt wirklich effektiver und angenehmer, wenn alle Arbeitenden im selben Wagen sitzen? Was würde passieren, wenn die Anwesenden nicht mehr arbeiten, sondern schlafen, lesen oder sich unterhalten wollen? Die Ergebnisse in Kap. 6 verweisen darauf, dass selbst überwiegend arbeitende Reisende auch Wert auf Freizeittätigkeiten legen. Nicht die Erwerbsarbeit steht im Mittelpunkt, sondern die Gestaltung der Freizeit mit einem unterschiedlich hohen Anteil an Erwerbsarbeit. Der Nutzen einer Unterteilung des Zuges in Arbeits- und Nichtarbeitsbereiche stellt sich vor diesem Hintergrund als fragwürdig dar.

Darüber hinaus ist zu prüfen, für welche Art von Erwerbsarbeit im Zug ein separater Bereich sinnvoll wäre. Es hat sich im Forschungsprojekt gezeigt, dass das Spektrum der Arbeitstätigkeiten im Zug weit gefächert ist. Arbeiten ist sowohl das Sinnieren über Arbeitsaufgaben als auch deren aktive Bearbeitung. Eine Einteilung in unterschiedliche Bereiche wäre so mit Schwierigkeiten der Erfassung von mobiler Arbeit verbunden.

Bahnfahren ist immer noch in erster Linie eine Dienstleistung zur Raumüberwindung, die allen Reisenden in gleichem Maße gerecht werden sollte. Es ist wichtig, darauf zu achten, dass v.a. die Eigenräume der Anwesenden in ausreichendem Maße berücksichtigt werden, um ein Gefühl des Reisekomforts zu vermitteln. Oftmals reicht es schon aus, in etwas größerem Abstand zueinander

¹⁴⁴ Im Sommer 2007 ist bspw. eine Unterschriftenliste per Internet von arbeitsbedingt Reisenden aufgestellt worden, die einen separaten Arbeits- und Ruhewagen im ICE einfordern. Begründet wird dieses Anliegen damit, dass Berufspendler und Geschäftsreisende häufig und gern arbeiten oder sich entspannen wollen, die bisherigen ausgewiesenen Ruhewagen diesen Bedarf jedoch nicht decken (Köhler 2007).

zu sitzen. Es ist von großer Relevanz für die Reisenden, wie nah oder distanziert sie sich während der Fahrt sind und wie viel sie vom Alltag der Anderen erfahren (müssen). Weniger direkter (körperlicher) Kontakt begünstigt auch ein individuelles Einrichten am Platz, um so besser mit den Rahmenbedingungen der Zugöffentlichkeit umgehen zu können.

Die Betrachtung des Zuges als direktes Reiseumfeld ist jedoch nur ein Aspekt der Gestaltung des Bahnalltags. Es ist nicht nur wichtig, wie die Bahnreise selbst gestaltet wird, sondern auch wie deren Organisation erleichtert werden kann. Aus diesem Grund soll im Folgenden der Blick auf das Bahnreisensystem als Ganzes erweitert werden.

9.3.2 Veränderungen im System Bahnverkehr

Nicht nur technische Applikationen werden durch die Reise-Gewohnheiten der Bahnkunden beeinflusst, auch die Dienstleistungserstellung im Rahmen der Bahnreise verändert sich im Konkurrenzkampf zum Auto und Flugzeug, was für die arbeitsbedingt Bahnreisenden unterschiedliche Auswirkungen mit sich bringt.

Technische Vertriebs- und Kommunikationswege als Serviceoptionen

Bahnfahren bedeutet mittlerweile aus Perspektive der Reisenden nicht nur passives Ausharren bis der Zug kommt und sie zum Zielort befördert werden. Viele der befragten arbeitsbedingt Reisenden wollen die Organisation des Bahnalltags selbstverantwortlicher in die Hand nehmen. Sie möchten dem System Bahnfahren nicht bedingungslos ausgeliefert sein, sondern individuell im Rahmen ihrer persönlichen Präferenzen mitgestalten.

Das Unternehmen Deutsche Bahn hat in den vergangenen Jahren zur Verbesserung der Serviceleistung unterschiedliche Angebote zur Erleichterung der Bahnreiseorganisation eingeführt. Diese setzen überwiegend technische Kompetenzen bei den Bahnkunden voraus. Die Reisenden können bspw. im Internet, über das Handy oder den Palm OS aktuelle Ankunfts- und Abreisezeiten der jeweiligen Zugverbindungen inklusive Verspätungsanzeige abrufen (Die Bahn 2007b; 2007c). Aufgrund dieser Informationen haben sie die Möglichkeit, ihre Reise entweder umzuorganisieren oder ihre Tätigkeiten zu Hause bzw. v.a. am Arbeitsplatz an den veränderten Zeitrahmen anzupassen. Für das Unternehmen bedeutet dieser Schritt, konkret und offen Verspätungen zu kommunizieren. Vorher gab es bei den Reisenden Unmut, dass sie keinen direkten Zugang zu realen und nicht nur fahrplanmäßigen Fahrdaten einzelner Züge hatten. Es war ihnen nicht möglich, Verspätungen abzuschätzen und eventuell ihren Alltag flexibel darauf abzustimmen. Durch das erweiterte Informationssystem können und müssen die Reisenden jetzt eigenverantwortlich entscheiden, wie sie bspw. mit den realen Verspätungsinformationen umgehen.

Außerdem hat das Bahnunternehmen eine Ausweitung der Fahrkartenvertriebswege vorgenommen (vgl. Kapitel 7.2), die kompetenten und routinierten arbeits-

bedingten Bahnfahrern entgegen kommt. Auch hier wird individuelle Flexibilität und Unabhängigkeit bei der Reisegestaltung betont. Gerade wenn arbeitsbedingt Bahnreisende als routinierte Kunden kurzfristig und individuell Fahrkarten ohne eingehende Beratung kaufen wollen, sind die erweiterten Vertriebswege ein Vorteil. Service bedeutet in diesem Fall nicht allein persönliche Fürsorge, sondern v.a. Erweiterung der Handlungsspielräume der Reisenden durch technischen Service.

Diese Flexibilität erfordert im Gegenzug umfangreiche Kompetenzen im Umgang mit neuen IuK-Medien wie Internet, Handy und Handhelds sowie entsprechender Software und Menüführung im Rahmen der individuellen Fahrkartenerstellung. Die Benutzer müssen sich nicht nur fahrplantechnisch auskennen, sondern die unterschiedlichen technischen Ressourcen bedienen können. Technikaneignung wird auch zukünftig für die Bahnreisenden eine wichtige Rolle spielen, um sich eigenständiger im Bahnalltag bewegen zu können.

Die Multioptionalität zur Vorbereitung des Bahnfahrens erleichtert das Bahnfahren und ändert letztlich auch die Einstellung zum Bahnalltag. Indem die Reisenden das Gefühl bekommen, auch ohne bzw. mit weniger Stress Bahnfahren zu können, wird auch das Verkehrsmittel Bahn attraktiver. Gerade die Vorbereitung auf das Bahnfahren ist eine zentrale Phase im Mobilitätsalltag der Bahnreisenden. Es ist im Rahmen der Lebensführung schon kompliziert genug, die unterschiedlichen Alltagsansprüche zu koordinieren. Da hilft die Übertragung von Entscheidungsspielräumen beträchtlich.

Gleichzeitig sehen diese Spielräume oft die Eigeninitiative der Reisenden vor. Die Flexibilität im Bahnreisealltag muss sich durch Mitarbeit im Reiseverlauf sozusagen ‚erkaufen‘ werden. Die Bahnreisenden können nicht nur mehr Reiseaspekte selbst regeln, oftmals müssen sie es auch. Kurz: die Bahn setzt auf die Bahnreisenden als engagierte und kompetente Mitarbeiter, um die Dienstleistungserstellung so komfortabel und kostengünstig wie möglich bereit zu stellen. Indem den Reisenden mehr Freiräume in der Gestaltung und Vorbereitung der individuellen Bahnreise gegeben werden, werden sie gleichzeitig in die Pflicht genommen, sich zunehmend erweiternde Bahnreisekompetenzen anzueignen. Urry (2007, 197) nennt es „movement capacities“ als Bestandteil des network capital, die notwendig sind, um sich räumlich bewegen und Netzwerke bilden und aufrecht erhalten zu können:

„to be able to move across distances within different environments [...], to be able to see and to board different means of mobility, to be able to carry or move baggage, to read timetabled information, to be able to access computerised information, to arrange and rearrange connections and meetings, to move safely and securely in and across different environments, the ability, competence and interest to use mobile phones, text messaging, email, the Internet, skype, etc” (Urry 2007, 3).

Das Verkehrsunternehmen kalkuliert die Aneignungskompetenzen der Reisenden, im vorliegenden Fall der arbeitsbedingt Reisenden ein. Aneignung

wird zu einer wesentlichen Grundlage für ein eigenverantwortliches Bahnfahren und ist für die Gestaltung des Bahnalltags unerlässlich.

Fahrplan und Fahrstrecke

Veränderungen haben sich auch hinsichtlich der technischen Infrastruktur zur Beförderung der Reisenden an sich ergeben. Schienennetz und Züge sind derart angepasst worden, dass sie Reisegeschwindigkeiten von bis zu 300km/h zulassen. Entsprechend verkürzen sich die Reisezeiten der Züge, so dass die Reisenden in gleicher Zeit räumlich weiter kommen bzw. auf gleicher Strecke zeitlich kürzer unterwegs sind. Gerade im Wettbewerb mit dem Flugzeug ist die Attraktivität des Verkehrsmittels Zug überwiegend vom zeitlichen Faktor der Raumüberwindung abhängig.¹⁴⁵ Besonders für arbeitsbedingt Bahnreisende sind die sich verkürzenden Zeitfenster attraktiv. Pendelstrecken erweitern sich bspw. zunehmend, so dass die Entscheidung zwischen arbeitsbedingtem Umzug oder arbeitsbedingtem Pendeln häufiger zugunsten des Pendelns ausfällt.

Auch der geschäftliche Bahnalltag lässt sich durch verkürzte Reisezeiten besser vorhersehbar und zeitorientiert strukturieren. Seit einigen Jahren ist der so genannte ICE-Sprinter als Nachfolger des Ende 2004 eingestellten MetropolitaN¹⁴⁶ (einer Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn) auf ausgewählten Strecken im Einsatz. Dessen Reisemodalitäten richten sich v.a. an Geschäftsreisende und Pendler. Die ICE-Sprinter verkehren im Fernverkehr zur Fahrzeitverkürzung mit begrenzten Unterwegshalten. Sie werden v.a. an den Tagesrandzeiten (früh morgens und abends) eingesetzt, um die Hin- und Rückreise an einem Tag zu ermöglichen. Beim ICE-Sprinter wird die Interdependenz zwischen dem Reisendenverhalten der Beschäftigten und bahnstrukturellen Vorgaben gut deutlich. Der Bahnfahrplan orientiert sich am Reisendenstrom der Geschäftsreisenden und dirigiert gleichzeitig mit einem speziellen Serviceangebot das Reiseverhalten der Geschäftsleute.

¹⁴⁵ So verzeichnete bspw. die Bahn mit dem Fahrplanwechsel im Mai 2006 und Eröffnung der Schnellverbindungen zwischen München und Nürnberg sowie Leipzig und Berlin einen Zuwachs von 30 bzw. 20 Prozent an Reisenden, die täglich die Bahn nutzen. Die verkürzten Reisezeiten erhöhten entsprechend für zahlreiche Autofahrer die Attraktivität der Bahn (Redaktion DB Welt 2006).

¹⁴⁶ Der Designerzug MetropolitaN wurde als Paradebeispiel für geschäftliches Bahnreisen 1999 eingeführt und sollte v.a. hoch bezahlte Geschäftsleute anlocken, die bis dahin eher mit dem Flugzeug oder mit dem Auto unterwegs waren. Das Konzept war einfach: Kurze Reisezeit aufgrund weniger Unterwegshalte, ausgeprägter Service und edles Ambiente. Es gab keine Klassen, sondern Silence-Wagen, Office-Wagen und Club-Wagen und später auch einem Traveller-Wagen (der dem 2. Klasse-Pendant entsprach). Speisen und Getränke waren im Reisepreis inbegriffen. Gescheitert ist dieses Geschäftszug-Projekt an der fehlenden Reisendenauslastung (Bauchhenss 2003; Domke 2004).

Es wird insgesamt deutlich, dass eine reibungslose Organisation und Strukturierung des Bahnfahrens eine wichtige Rolle für arbeitsbedingtes Bahnfahren spielen kann. Nicht nur das Zugfahren allein entscheidet über die Attraktivität des Verkehrsmittels. Ebenso wichtig ist die Gestaltung des ‚Drumherum‘. Die Bahn als Unternehmen sollte hierbei ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Selbstbestimmung der Reisenden und Fremdbestimmung durch das System finden.

9.3.3 Beförderungsdienstleistungen als Entgrenzungsmoment?

Nachdem sich bereits angedeutet hat, dass die Öffentlichkeit des Zuges nicht in jedem Fall die Ausweitung von Erwerbsarbeit in die Zeit der Bahnreise begünstigt, soll hier weiter der Frage nachgegangen werden, inwiefern Bahnfahren entgrenzte Arbeitsbedingungen fördert oder hemmt.

Die Gestaltung der Infrastruktur im Zug ist ein Indiz dafür, dass der Zug eine passende Umgebung für Erwerbsarbeit darstellen kann. Es werden arbeitsplatzähnliche Bereiche (z.B. Plätze mit Tisch und Steckdose, in der 1. Klasse abgeschirmte Sitzgruppen) eingerichtet, die sich in hohem Maße an den Belangen der Geschäftsreisenden orientieren. Die Reisenden können theoretisch ihren Arbeitsalltag direkt in den Zug transferieren.

Des Weiteren bestehen Zugverbindungen, die sich in Reisezeiten und -routen am Tagesablauf der Geschäftsreisenden und Pendler orientieren. Auch die Ausweitung der Fahrkartenvertriebswege lässt sich als Merkmal zugunsten einer Entgrenzung von Arbeit und Leben bewerten. Die arbeitsbedingt Reisenden können mittlerweile nahezu an jedem Ort selbstbestimmt ihre Fahrkarte fast nebenbei kaufen – am Arbeitsplatz, im Café oder zu Hause.

Durch diese deutliche Orientierung an den arbeitsbedingt Reisenden wird auch der Anspruch der Arbeitswelt mitgetragen, überall und ohne Unterbrechungen arbeiten zu können. Der Zug etabliert sich immer mehr als potenzieller Arbeitsraum und verändert sich dadurch auch in seiner Charakteristik als öffentlicher Ort. Nicht mehr nur Freizeitaktivitäten prägen das Leben im Zug, sondern auch zunehmend der durch Erwerbsarbeit definierte Alltag. Indem der Zug als Raum und Technik sich am Arbeitsumfeld orientiert, kann die subjektive Abgrenzung der Reisenden vom Arbeitsalltag während der Bahnfahrt erschwert werden. Dabei gilt gerade die Zugfahrt für einen wesentlichen Teil der befragten arbeitsbedingt Reisenden als ein wichtiger Übergangsort, um sich von den Problemen der Erwerbsarbeit zu lösen und sich anderen Tätigkeiten für bestimmte Zeit ungehindert widmen zu können.

Eine wesentliche Bedingung hierfür ist eine weitestgehend offene infrastrukturelle Ausgestaltung der Zugwagen, die es möglich macht, ganz verschiedenen Tätigkeiten gleichzeitig im Zug nachgehen zu können. Dann fällt es den Akteuren individuell leichter, ihre Erwerbsarbeit auch einmal zurückzustecken und sich entspannenden Tätigkeiten wie Lesen eines Kriminalromans

oder Schlafen zu widmen. Der Entgrenzung von Arbeit kann so entgegen gewirkt werden.

Einen eher hemmenden Einfluss auf die Entgrenzung von Arbeit und Leben hat die Reisedauer im Zug. Einer Parabel ähnlich gibt es bei den befragten arbeitsbedingt Bahnreisenden Zeitfenster, in denen Erwerbsarbeit entweder noch nicht oder nicht mehr sinnvoll ist. Auf eher kurzen Strecken vermeiden viele der Befragten Erwerbsarbeit, da die Zeit für konzentrierte Arbeit nicht ausreicht. Auf eher langen Strecken wird nur ein bestimmter Teil der Reisezeit für Erwerbsarbeit genutzt, da es aufgrund der unterschiedlichen Einflussfaktoren im Zug (vgl. Kapitel 7.3) kaum möglich ist, die gesamte Fahrt über zu arbeiten.

Es ist entsprechend wichtig, dass der Zug als raum-technisches Umfeld Möglichkeiten bietet, sich auch freizeitorientierten Tätigkeiten widmen zu können, um so eine Balance zwischen Arbeit und Leben zu unterstützen.

9.4 Zusammenfassung: Arbeitsbedingtes Bahnfahren als Arbeit

Die Thematik des arbeitsbedingten Bahnfahrens tangiert drei wesentliche Handlungsfelder: Die arbeitsbedingt Reisenden sind gefordert, ihr Leben mit Mobilität zu arrangieren. Der Betrieb muss die Auswirkungen von Mobilität auf die Erwerbsarbeit erkennen und in gewisser Weise auch regulieren. Die Bahn als Dienstleister der Mobilität ist gefordert, angepasste Infrastrukturen bereit zu stellen. Zusammen gesehen entsteht ein enges Geflecht von Bedingungen, die den Gegenstand des arbeitsbedingten Bahnfahrens komplex werden lassen. Im Folgenden sollen die Erkenntnisse des Kapitels nochmals zusammengefasst dargestellt werden, um am Ende die Frage zu bearbeiten, wie arbeitsbedingtes Bahnfahren selbst zur Arbeit werden kann.

Leben mit Mobilität bedeutet für die mobilen Beschäftigten als Pendler und Geschäftsreisende zunächst eine oftmals ungleiche Arbeitsteilung im privaten Alltag. Eine hohe Mobilität verhindert eine regelmäßige Teilnahme am Familienalltag und die Übernahme kontinuierlicher und umfassender Aufgaben. Eine Mobilität über weite Strecken ist in Familien für beide Partner kaum realisierbar. Für den mobilen Partner (meist der Mann/Vater) bedeutet Alltagsgestaltung oftmals, dass private Tätigkeiten, denen zu Hause aufgrund des häufigen Zeitmangels nicht nachgegangen werden kann, in den Zug ‚mitgenommen‘ werden. Der Zug wird zum ‚Ersatzraum‘ für Alltagsaktivitäten. Die Entwicklung von Mobilitätsroutinen und festgelegten Tätigkeiten im Zug kann letztlich dazu führen, dass der Zugalltag selbst aus dem Mobilitätsalltag kaum noch wegzudenken ist. Damit wird deutlich, dass Bahnfahren nicht nur Belastung, sondern auch Entlastung sein kann. Die Fahrt im Zug hilft, den Mobilitätsalltag ‚auf die Reihe‘ zu bekommen. Stress wird aufgefangen. Mobilität wird zum erwartbaren und wichtigen Fixpunkt in der Alltagsgestaltung. Hier haben die mobilen Beschäftigten ihren eigenen Raum. Dabei zeigt sich ein auffallendes Paradox: Arbeit in der Ferne benötigt genügend Entfernung, um den Mobilitäts-

alltag ertragen zu können. Die räumliche Distanz schafft auch eine Distanz zwischen Erwerbsarbeit und Privatleben. Bahnfahren wird zum ‚Puffer‘, um die Ansprüche der unterschiedlichen Alltagsphären auszugleichen.

Nichtsdestotrotz besteht parallel dazu das Belastungspotenzial des Bahnalltags selbst. Um letztlich auch die Belastungen durch das Bahnfahren ausgleichen zu können, wird das Privatleben als wichtiger Rückzugsraum herausgestellt. Dieser wird in einem von Mobilität geprägtem Alltag jedoch oftmals mit Ansprüchen an eine harmonische Gestaltung überlastet. Private Ausgleichszeit kann so ebenfalls zu Stressmomenten führen. Die Alltagsgestaltung kann letztlich zum Teufelskreis aus Belastungen und Belastungen durch Bewältigung der Belastungen werden.

Arbeiten mit Mobilität ist auch mit betrieblichen Bedenken und Anforderungen verbunden. Gewerkschaften und Betriebsräte befürchten, dass die Auslagerung von Arbeit Überstunden generiert, welche nicht formal erfassbar sind. Da ein Teil der arbeitsbedingt Reisenden die Reisezeit zur Arbeitsentzerrung benötigt, besteht die Gefahr, dass das Arbeitsvolumen sich erweitert und nicht verringert. Betriebsräte versuchen zwar regulierend einzugreifen, sehen jedoch derzeit kaum Anhaltspunkte für eine zufrieden stellende Problemlösung.

Gleichzeitig entwickelt sich die Möglichkeit, im Zug zu arbeiten, zu einer Forderung, die besonders an Geschäftsreisende adressiert ist. Die Bereitschaft zur Mobilität wird mit zusätzlichen Arbeitserwartungen belastet. Am Arbeitsplatz selbst kann durch häufige Abwesenheit die soziale Einbindung in das kollegiale Umfeld erschwert sein, indem die Betroffenen nicht so fest in gemeinsame Routinen integriert sind. Andererseits gibt Mobilität jedoch auch die Möglichkeit, Arbeit zu beschränken, wenn man weniger stark in das Alltagsgeschäft mit all seinen kleinen Nebentätigkeiten eingebunden ist.

Die Einrichtung des Arbeitsplatzes muss auf die Mobilitätsanforderungen abgestimmt sein, um stationäre und mobile Arbeit zu ermöglichen. Das Problem eines derart mobilen Arbeitsplatzes ist jedoch die Umkehrung von Unerreichbarkeit in eine mittelbare ‚Rund-um-die-Uhr‘-Erreichbarkeit. Die Erledigung mobiler Erwerbsarbeit im Zug bedeutet gleichzeitig auch Mobilität von Unternehmensdaten, so dass unterwegs eine große Zugöffentlichkeit potenziell Zugang zu den Informationen hat. Es ist darauf zu verweisen, dass die individuellen Belastungen des Mobilitätsalltags auch Auswirkungen auf die Arbeitsleistung am Arbeits- und/oder Dienort haben. Mobilität muss verarbeitet werden können, um fit für den Arbeitsalltag zu sein zu.

Aus betrieblicher Perspektive steht die Auseinandersetzung mit den Zusammenhängen zwischen Mobilität und Arbeitszufriedenheit bzw. -leistung noch weit am Anfang. Untersuchungen zur technikbasierten mobilen Arbeit sind ein erster Schritt, dem noch weitere folgen müssen. Einflussmöglichkeiten gäbe es verschiedene. Es könnten Maßnahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements genutzt werden, um den Mobilitätsalltag als Ganzes zu betrachten. Bislang hat

das Betriebliche Mobilitätsmanagement seinen Ausgangspunkt in der ökologisch sinnvollen und ökonomisch effizienten Gestaltung des Berufs- und Geschäftsreiseverkehrs. Ziel ist es, das Verkehrsverhalten der Angestellten so zu steuern, dass der Individualverkehr reduziert und dafür der Öffentliche Verkehr wie auch Radverkehr gestärkt werden. Bei diesen Überlegungen wurden jedoch Mobilitätsbelastungen als solche meistens nicht näher betrachtet.

Die Perspektiverweiterung um diesen Aspekt würde das Thema der arbeitsbedingten Mobilität ganzheitlich bearbeiten. Die Initiativen von Gewerkschaftsseite waren lange Zeit eher punktuell und griffen oftmals ebenfalls nur die umweltbezogene Argumentation der Verkehrsgestaltung auf. Eine von ver.di begleitete Initiative setzt sich erstmals flächendeckend mit der Problematik der (technikbasierten) mobilen Arbeit auseinander. Für die Zukunft ist anzuraten, dass die unterschiedlichen Einzelprojekte, welche in einzelnen Betrieben oder Regionen realisiert werden, gebündelt werden, um eine grundlegende Sensibilität für den Gegenstand der arbeitsbedingten Mobilität zu entwickeln.

Der dritte angesprochene Bereich, der von arbeitsbedingter Mobilität beeinflusst wird, ist das Verkehrsunternehmen und Verkehrsmittel Bahn selbst. Gerade in Zusammenhang mit Arbeitsmobilität treten die Aspekte der Funktionsvielfalt, funktionellen Trennung von Zugabteilen sowie technische Unterstützung des (Arbeits-)Alltags immer wieder in den Vordergrund. Es ist jedoch zu prüfen, wie viel an individueller Technik der Atmosphäre im Bahnabteil zuträglich ist. Es besteht die Gefahr, dass durch ein Zuviel an persönlichen technischen Hilfsmitteln einige Reisende mit Abneigung reagieren, da sie diesen wahrnehmbaren Tätigkeiten nicht mehr ausreichend ausweichen können. Eine Separierung der unterschiedlichen Reisendenansprüche, bspw. in Arbeits- und Nichtarbeitsbereiche, wäre jedoch ebenso problematisch, da Erwerbsarbeit im Zug sehr vielfältig ist und in der Regel von Freizeittätigkeiten begleitet wird. Wichtiger wäre es, den Reisenden zueinander mehr Freiräume einzuräumen. Aber nicht nur die räumliche Zugumgebung verändert sich, auch die Organisation des Bahnfahrens überlässt den Reisenden als Kunden zunehmend mehr Handlungsspielräume, z.B. durch den eigenverantwortlichen Erwerb von Fahrkarten.

In allen drei Bereichen wird deutlich, dass die Beschäftigten über zahlreiche Mobilitätskompetenzen verfügen müssen, um Arbeit, Mobilität und Privatleben miteinander in Einklang zu bringen. Bis jetzt werden ihnen jedoch eher wenige Hilfestellungen durch Interessensvertretungen, Arbeitgeber und auch Verkehrsdienstleister zur Seite gestellt.

Arbeitsbedingtes Bahnfahren als spezieller Ausdruck von an Erwerbsarbeit orientierter Mobilität stellt sich somit in unterschiedlichen Dimensionen als Arbeit während der Mobilität (im Zug) dar. Es ist ein Anzeichen entgrenzter Arbeitsverhältnisse, dass Aufgaben der Erwerbsarbeit wie auch Tätigkeiten, um Erwerbsarbeit am Arbeitsplatz leisten zu können, an unterschiedlichen Orten zu unterschiedlichen Zeiten mit sich ständig ändernder sozialer Umgebung erledigt

werden. Gerade mobile Erwerbsarbeit ist alles andere als ein leichtes Unterfangen. Erwerbsarbeit im Zug in Form von mobiler Arbeit setzt harte (Organisations-)Arbeit voraus und muss individuell angeeignet werden.

Die Leistung, dass und wie arbeitsbedingt Reisende den geforderten, gewünschten oder auch notwendigen Tätigkeiten trotz Bahnreiseumfeld nachkommen, wird oftmals wenig gewürdigt. Dabei erfordert arbeitsbedingtes Reisen ein fundiertes Repertoire an Aneignungsleistungen auf technischer, zeitlicher, sozialer und räumlicher Ebene. Die einzelnen Aneignungsmechanismen sind Arbeitsschritte zur Mobilitätsgestaltung. Ganz gleich, welchen Tätigkeiten die Reisenden im Zug nachgehen, sie müssen Regeln beachten, Kompetenzen aufbauen, sich im Sozialgefüge orientieren, sich bewusst entspannen usw. Es ist Arbeit, um Erwerbsarbeit leisten zu können, am Arbeitsplatz oder auch während der Fahrt.

10 Ausblick: Zukunft der Eisenbahnreise

Im letzten Kapitel soll darüber nachgedacht werden, wie sich die Thematik des arbeitsbedingten Bahnfahrens zukünftig weiter entwickeln wird und welche Konsequenzen es für die weitere wissenschaftliche Diskussion um Erwerbsarbeit, Mobilität und Aneignung geben kann.

Es gibt sicherlich viele individuelle Gründe und Motive, warum arbeitsbedingte Mobilität für zahlreiche Beschäftigte Realität ist und weiterhin sein wird. Aus Perspektive der befragten Bahnreisenden gibt es einen ganz einfachen Grund dafür, regelmäßig große räumliche Entfernungen zu überwinden: „Weil es geht“ (Wiarda 2007). Durch die technische Entwicklung im Eisenbahnverkehr ist es für die Reisenden grundsätzlich keine besondere Hürde mehr, hunderte oder tausende Kilometer in der Woche im Zug unterwegs zu sein und der Erwerbsarbeit nachzugehen. Hier hat die Bahn eine grundlegende Basis geschaffen, indem Schienennetz und Züge wie auch die Organisation des Bahnverkehrs ein häufiges Unterwegssein erlauben. Die Organisation der Mobilität dagegen ist v.a. Sache der Erwerbstätigen selbst, egal ob Pendler oder Geschäftsreisende.

Dass arbeitsbedingtes Bahnfahren von steigender, wenn auch nicht maßgeblicher, Bedeutung ist (im Vergleich zum Auto), hat sowohl mit den Veränderungen betrieblicher Arbeitsorganisationen als auch mit einer strukturellen Veränderung der Bahn selbst zu tun.

Die prozessuale Ablösung eher fordistisch geprägter Arbeitsstrukturen hin zu einer vorwiegend eigenverantwortlichen Organisation von Arbeit durch die Beschäftigten u.a. hinsichtlich Zeit, Raum oder Arbeitsinhalt begünstigt die zunehmende Beachtung der Bahn als Verkehrsmittelalternative. Indem z.B. Arbeitszeiten flexibel gestaltbar sind, ist es den Beschäftigten eher möglich, sich an Zug-Fahrplänen zu orientieren. Indem Unternehmen den Beschäftigten Freiräume zur räumlichen Organisation des Arbeitsplatzes lassen, werden von den Beschäftigten auch längere Fahrstrecken zwischen Wohn- und Arbeitsort in Kauf genommen. Aber auch die Mobilität der Unternehmen selbst ist ein nicht zu unterschätzender Faktor für die Mobilität der Arbeitnehmer. Betriebsverlagerungen, große Unternehmensnetzwerke, Gründungen von Dependancen usw. erfordern auch von den Beschäftigten räumliche Flexibilität. Die Bahn bietet mittlerweile eine Infrastruktur, die diese Arbeitsmobilität in unterschiedlicher Weise unterstützt. Entsprechend rücken Erwerbsarbeit und Bahnfahren näher zusammen, wenn auch im Vergleich zur gesamten arbeitsbedingten Mobilität in eher geringer Ausprägung. Bahnfahren und Arbeiten werden mittlerweile oftmals im gleichen Atemzug genannt. Bahnfahren gilt als Möglichkeit zur Erwerbsarbeit, Erwerbsarbeit begünstigt zunehmend auch die Benutzung der Bahn. Es gibt einen Bahnalltag im Arbeitsalltag und einen Arbeitsalltag im Bahnalltag.

Für die Zukunft der Eisenbahnreise bedeutet diese Entwicklung, dass beim Bahnfahren der Sektor der Erwerbsarbeit aus unterschiedlichen Perspektiven immer mitgedacht werden muss. Die Formel, wie sich arbeitsbedingtes Bahnfahren im Zug gestalten kann, ist nicht mehr so einfach wie zu Beginn des Eisenbahnreisezeitalters. Damals ging es gerade für die Pendler um die günstige Fahrt von A nach B und zurück. Heute ist Mobilität und speziell Bahnfahren ein Alltagsbestandteil, an den hohe Maßstäbe angelegt werden.

Zu Beginn des Buches wurde ausgeführt, dass die Eisenbahn nachhaltige Schneisen durch die Landschaft geschlagen und das Verkehrsbild deutlich geprägt hat (Schivelbusch 2007). Im übertragenen Sinne hat das arbeitsbedingte Bahnfahren ebenfalls deutliche Spuren in der Gestaltung der Erwerbsarbeit und des privaten Alltags der mobilen Menschen hinterlassen. Am Anfang der Eisenbahnentwicklung hat sich schnell herausgestellt, dass arbeitsbedingte Mobilität durchaus möglich ist und sich zum Massenphänomen entwickeln kann. Das Bahnfahren hat dafür gesorgt, dass es Pendelwanderungen gibt und Mobilität im Arbeitsalltag zu einer Selbstverständlichkeit geworden ist.

Auch heute prägt das arbeitsbedingte Bahnfahren den Alltag zahlreicher Beschäftigter bei der Vereinbarung von Erwerbsarbeit, Privatleben und Mobilität. Jetzt geht es in erster Linie um die bewusste und geplante doppelte Ausnutzung der Bahnreise mit reisefremden Aktivitäten, die sich zunehmend an den Erfordernissen der Erwerbsarbeit orientieren bzw. an Anforderungen, um Erwerbsarbeit in der Entfernung überhaupt zu ermöglichen. Reisen an sich hat mittlerweile eher nur noch sekundäre Bedeutung. Es geht nicht mehr in erster Linie um die Überwindung von Räumen in einem bestimmten Zeitrahmen, sondern v.a. um die Kontrolle und effektive Ausnutzung von Mobilität. Das bedeutet, das Dienstleistungs-„Paket“ Bahnreise ist seit seiner Entstehung wesentlich komplexer geworden und orientiert sich an wesentlich mehr Faktoren als an Fahrplänen.

Es ist ein vergleichsweise modernes Phänomen, dass ein nicht unbeachtlicher Teil der Reisenden glaubt, kontinuierlich etwas Sinnvolles im Zug tun zu müssen. Arbeitsbedingt Reisende im Zug sind nicht mehr einfach Bahnfahrer, sondern mobile Menschen. Dabei geht es dann nicht mehr nur um Mobilität im Sinne einer Raumüberwindung, sondern auch um die Kompetenz zur Bewegung im Sinne der „erweiterten Fähigkeit, die eigene Verortung im sozialen wie im geographischen Raum mitzugestalten“ (Bonß et al. 2004, 360; vgl. auch Schivelbusch 2007). Hinsichtlich der vorliegenden Forschungsarbeit bedeutet es, die Reise mit dem Zug eigenverantwortlich zu gestalten, um sie in den individuellen Alltag integrieren zu können. Verkehr und Mobilität werden um den Anspruch angereichert, sich nicht nur auf räumliche Bewegungen und Überwindungen zu konzentrieren, sondern gleichzeitig parallele Aktivitäten zu ermöglichen, die die Alltagsgestaltung jenseits der realen Mobilität entlasten. Der zukünftige arbeitsbedingt Bahnreisende fährt nicht mehr nur Bahn als ‚homo transportandus‘, sondern lebt Bahnreisen als ‚homo mobilis‘.

Welche Konsequenzen ergeben sich nun für die zukünftige Bearbeitung des Themenfeldes Arbeitsbedingte Mobilität bzw. arbeitsbedingtes Bahnfahren aus wissenschaftlicher Perspektive? Im Folgenden sollen einige abschließende Anregungen für die Bereiche der Mobilitätsforschung und Arbeitssoziologie sowie hinsichtlich der Konzepte zur Alltäglichen Lebensführung und Aneignung gegeben werden.

Mobilitätsforschung: Aus sozialwissenschaftlicher Perspektive ist festzuhalten, dass die Alltagsgestaltung in mobilen Zwischenräumen wie dem Zug bislang ein wenig bearbeitetes Feld darstellt. Die vorliegende Arbeit zeigt, dass die Phase des ‚Zwischendrin‘ zwischen zwei geographischen Orten eine eigene Lebenswelt verkörpert, die von den Reisenden organisiert, gestaltet und auch ausgehalten werden muss. Die Zeit der Mobilität im Verkehrsmittel ist direkt in den Alltag eingebunden und sollte als solche zukünftig mehr Beachtung finden, denn die Gestaltung des Unterwegsseins hat auch beachtliche Auswirkungen auf den gesamten Lebenszusammenhang.

Der Zug ist nur ein Beispiel, wie Mobilität gestaltet werden kann. Anhand des Verkehrsmittels Zug lässt sich jedoch sehr plastisch die enge Verbindung zwischen Erwerbsarbeit und Mobilität darstellen, zeigt es sich doch als prototypischer Rahmen, um Erwerbsarbeit mit dem Unterwegssein zu verbinden. Für die Zukunft wäre es wünschenswert, dem Zug als Verkehrsmittel aus soziologischer Perspektive noch weitere Aufmerksamkeit zukommen zu lassen, nicht nur aus der Perspektive von Erwerbsarbeit und geographischer Raumüberwindung, sondern auch als öffentlicher Ort und Treffpunkt sozialer Beziehungen wie auch als Raum des Dazwischen.

Arbeitssoziologie: Erwerbsarbeit und Bahnfahren sind seit Beginn des Eisenbahnzeitalters eng miteinander verbunden. Industrielle Standorte förderten den Bau von Eisenbahnverbindungen. Züge übernahmen die Beförderung der Beschäftigten in die industriellen Ballungsräume und erleichterten Geschäftsbeziehungen zwischen örtlich weit entfernten Unternehmen. Die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten definierten sich u.a. auch über die Anforderungen der Mobilität im Zug. Dieser Umstand ist auch in der heutigen Zeit von Aktualität, blieb jedoch bislang aus arbeitssoziologischer Perspektive eher unberücksichtigt. Selbst als die Thematik der veränderten Arbeitsverhältnisse durch zunehmende Tendenzen einer Entgrenzung von Arbeit bzw. Entgrenzung von Arbeit und Leben in den Vordergrund trat, ist Mobilität zwar als Anforderung, jedoch nicht als intensiver zu betrachtende Variable in die Diskussion aufgenommen worden.

Das bedeutet, es werden zwar zeit-räumliche Verschiebungen hinsichtlich der Frage der Vereinbarung von Arbeit und Familie angesprochen, aber die Phase der Raumüberwindung selbst wird außer Acht gelassen. Aus der vorliegenden Untersuchung ist deutlich hervorgegangen, dass Mobilität im Zug und die damit einhergehende zeit-räumliche ‚Lücke‘ unterschiedliche Auswirkungen auf das

Arrangement des Arbeitsalltags nach sich ziehen. Die arbeitsbedingte Bahnfahrt sowohl bei Geschäftsreisenden als auch bei Pendlern stellt eine wesentliche Variable in der Diskussion um entgrenzte Arbeitsbedingungen dar.

Für zukünftige Forschungen ist deshalb anzuraten, das Faktum der Mobilität, das sich durch immer mehr Arbeitsverhältnisse ziehen wird, stets mitzudenken. Wo erschwert Mobilität die Arbeitsbedingungen und wo sind Erleichterungen bei der Alltagsorganisation festzustellen? Interessant wäre es in Analogie zum arbeitsbedingten Bahnfahren zu erfahren, wie arbeitsbedingt Flugreisende oder Autofahrer ihren Alltag zwischen Erwerbsarbeit, Mobilität und Privatleben organisieren und welche Parallelen bzw. Unterschiede sich feststellen lassen.

Alltägliche Lebensführung: Alltägliche Lebensführung als theoretisches Konzept, um die Alltagsarrangements der Menschen konkret in den Blick zu nehmen, wurde bislang v.a. hinsichtlich der beiden dominierenden Alltags-sphären Erwerbsarbeit und Privatleben untersucht. Wie in der Arbeitssoziologie spielte die Phase der Mobilität zwischen den beiden Alltagsbereichen aus Forschungsperspektive eine eher untergeordnete Rolle. Zwar wurden teilweise, z.B. durch Rerrich (2000), Arrangements mit Mobilität beschrieben, aber theoretisch nicht weitergedacht. Dabei nimmt gerade bei Pendlern und Geschäftsreisenden die Phase der Mobilität einen wesentlichen zeitlichen Anteil in der Alltagsgestaltung ein. Die vorliegende Forschungsarbeit hat genau diesen Aspekt aufgenommen und die Bedeutung des Bahnfahrens für die Alltagsgestaltung in ersten Ansätzen herausgearbeitet. Für zukünftige Forschungen ergeben sich daran anschließend Fragen, wie Mobilität bspw. Familienarrangements verändert.

Gleichzeitig ist am Beispiel des Bahnfahrens im Rahmen dieser Untersuchung die Rolle der Alltäglichen Lebensführung, die eng mit der agierenden Person verbunden ist, an öffentlichen Orten wie dem Zug betrachtet worden. Alltägliche Lebensführung ist nicht nur ‚Fahrplan‘ der Alltagsgestaltung, sondern auch ‚Gepäck‘ in den jeweiligen Lebenswelten. Sie dient als Ressource zur Bewältigung der situationsspezifischen Anforderungen, kann aber auch zur Belastung werden. Der Zug ist ein sehr spezieller öffentlicher Ort, der unterschiedliche Lebensführungen der Anwesenden bündelt. Weiterführende Forschungen könnten die Situation der Beeinflussung öffentlicher Situationen (z.B. in Wartehallen, im Konzert oder im Café) durch die Alltägliche Lebensführung der Akteure noch detaillierter bearbeiten.

Aneignung: Der Begriff der Aneignung wird in den Sozialwissenschaften auf sehr unterschiedliche Art und Weise verwendet. In den letzten Jahren waren es v.a. Untersuchungen zur Jugendsozialisation und zu sozial-räumlichen Verhaltensweisen, die den Terminus wieder entdeckten. Mit anderer Definition erschloss auch die Mobilitätsforschung (Dick 2001; Kaufmann 2002) den Begriff für sich. Für die vorliegende Forschungsarbeit dient Aneignung als Erklärungshintergrund, wie die von Mobilität geprägte Alltagsgestaltung gewährleistet

werden kann. Aneignung als subjektive, aktive und prozesshafte Leistung der Menschen, vermittelt über Ressourcen wie bspw. Erfahrungen und Kompetenzen, bezieht sich stets auf materielle und immaterielle Gegenstände der unmittelbaren Umwelt und gewährleistet somit das Zurechtfinden in den unterschiedlichen Alltagsbereichen. Aneignung zeigt sich entsprechend als wesentliche Grundlage alltäglicher Lebensführung der Personen. Die einzelnen Aneignungsbausteine ergeben das Gesamtkonzept der Alltagsbewältigung. Aneignung lässt sich also innerhalb konkreter Kontexte, wie hier das Bahnreisen, als Erklärungsinstrument benutzen, um die Komplexität einer begrenzten Lebenswelt wiederzugeben.

Anhang

Name	Alter	Familienstand	Beruflicher Status	Mobilitätsart	Zugtyp
Frau Berger	42	Verheiratet, keine Kinder	Leitende Beamte	Pendeln und Geschäftsreisen	Fernverkehr
Frau Ebert	32	Ledig, keine Kinder	Leitende Angestellte	Geschäftsreisen	Nah- und Fernverkehr
Herr Becker	31	Partnerschaft, keine Kinder	Wissenschaftl. Angestellter	Pendeln und Geschäftsreisen	Fernverkehr
Herr Fahle	49	Verheiratet, keine Kinder	Leitender Angestellter	Pendeln und Geschäftsreisen	Nah- und Fernverkehr
Herr Königsfeld	35	Partnerschaft, keine Kinder	Geschäftsführer + Angestellter	Pendeln und Geschäftsreisen	Nah- und Fernverkehr
Herr Schäfer	35	Verheiratet, 1 Kind	Wissenschaftl. Dozent	Geschäftsreisen	Fernverkehr
Herr Schöneberg	40	Ledig, keine Kinder	Leitender Beamter	Geschäftsreisen	Fernverkehr
Frau Herbst	37	Ledig, keine Kinder	Angestellte	Geschäftsreisen	Fernverkehr
Frau Peterson	26	Ledig, keine Kinder	Angestellte	Geschäftsreisen	Fernverkehr
Herr Andresen	38	Verheiratet, 2 Kinder	Leitender Angestellter	Geschäftsreisen	Fernverkehr
Herr Schmitt	38	Verheiratet, 3 Kinder	Angestellter	Geschäftsreisen	Nah- und Fernverkehr
Frau Baumann	43	Verheiratet, 3 Kinder	Beamte	Pendeln	Nah- und Fernverkehr
Frau Langhoff	34	Partnerschaft, 1 Kind	Leitende Angestellte	Geschäftsreisen	Nah- und Fernverkehr
Frau Schulz	43	Ledig, keine Kinder	Leitende Angestellte	Geschäftsreisen	Nah- und Fernverkehr
Herr Bauer	25	Ledig, keine Kinder	Student	Pendeln	Nahverkehr
Herr König	43	Ledig, keine Kinder	Selbständig	Geschäftsreisen	Fernverkehr
Herr Staiger	45	Verheiratet, 1 Kind	Angestellter	Pendeln	Fernverkehr

Name	Alter	Familienstand	Beruflicher Status	Mobilitätsart	Zugtyp
Herr Lukas	41	Verheiratet, 1 Kind	Selbständig	Geschäftsreisen	Nah- und Fernverkehr
Herr Schulte	44	Verheiratet, 2 Kinder	Leitender Angestellter	Geschäftsreisen	Fernverkehr
Frau Holm	41	Verheiratet	Wissenschaftl. Dozentin	Pendeln	Fernverkehr
Herr Brückner	25	Ledig	Student	Pendeln	Nahverkehr
Herr Frei	32	Ledig	Angestellter	Pendeln	Nahverkehr
Herr Klemmer	27	Partnerschaft	Angestellter	Pendeln	Nah- und Fernverkehr
Herr Lanckau	34	Verheiratet, 1 Kind	Angestellter	Pendeln	Fernverkehr
Herr Schelling	33	Verheiratet, 1 Kind	Angestellter	Pendeln, Geschäftsreisen	Nah- und Fernverkehr
Herr Weigel	33	Partnerschaft, keine Kinder	Beamter	Pendeln	Nahverkehr
Herr Woldu	28	Verheiratet, keine Kinder	Angestellter	Geschäftsreisen	Fernverkehr
Frau Engel	34	Ledig, keine Kinder	Angestellte	Pendeln	Fernverkehr
Frau Müller	39	Ledig, keine Kinder	Angestellte	Pendeln	Fernverkehr
Frau Wessel	36	Partnerschaft, keine Kinder	Leitende Angestellte	Pendeln	Fernverkehr
Herr Claus	31	Partnerschaft, keine Kinder	Angestellter	Pendeln	Nah- und Fernverkehr
Herr Winter	20	Ledig, keine Kinder	Angestellter	Pendeln	Fernverkehr

Literaturverzeichnis

- Arbeitsgruppe SubArO (2005). Ökonomie der Subjektivität – Subjektivität der Ökonomie, Forschung der Hans-Böckler-Stiftung, Band 60. Berlin: edition sigma
- Albrecht, Günter (1972). Soziologie der geographischen Mobilität. Zugleich ein Beitrag zur Soziologie des sozialen Wandels. Stuttgart: Ferdinand Enke Verlag
- Altman, Irwin (1975). The environment and social behavior: Privacy, personal space, territory, and crowding. Monterey: Brooks/Cole Publishing Company
- Apel, Dieter / Ernst, Klaus (1980). Stadtverkehrsplanung Teil 1: Mobilität. Grunddaten zur Entwicklung des städtischen Personenverkehrs. Berlin: Deutsches Institut für Urbanistik
- Arndt, Helmut (1931). Die Entwicklung und Bedeutung der Pendelwanderung und ihre Folgen auf den Gesundheitszustand der Arbeiter unter besonderer Berücksichtigung des Textilgewerbes. Unveröffentlichte Diss., Leipzig
- Baethge, Martin (1991). Arbeit, Vergesellschaftung, Identität – Zur zunehmenden normativen Subjektivierung der Arbeit. In: Soziale Welt, 42, Heft 1, S. 6-20
- Bagger, Ulrike (2001). Dienstleistungsarbeit und Dienstleistungsverständnis in der DB AG – eine erste Erkundung. In: Zentrum für interdisziplinäre Frauenforschung (Hg.): Erwerbsintegration und Geschlechterpolitik. Ergebnisse eines Projektseminars, Bulletin Nr. 22. Berlin, S. 116-132
- Bahrdt, Hans Paul (1961). Die moderne Großstadt. Soziologische Überlegungen zum Städtebau. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt
- Banze, Sonja (2004). Die Trolley-Gesellschaft: Pendeln als Lebensform. In: Welt Online vom 15.08.2004, abgerufen am 26.03.2007, www.welt.de/print-wams/article114405/Die_Trolley-Gesellschaft_Pendeln_als_Lebensform.html
- Barker, Robert G. (1968). Ecological psychology. Concepts and Methods for Studying the Environment of Human Behavior. Stanford, CA: Stanford University Press
- Barlet, Heinz (1953). Die Pendelwanderung im Rhein-Neckar-Raum unter besonderer Berücksichtigung der Wohn- und Besitzverhältnisse der Mannheimer Einpendler, Beiträge zur Statistik der Stadt Mannheim, Heft 45. Mannheim
- Bauchhenss, Wolfgang (2003). Silberpfeil im Abseits. DB-Luxuszug im Schatten des ICE. In: LOK Magazin, 42, Heft 6, S. 8-10
- Bauchmüller, Michael (2006). Krisengipfel nach Unglück im Emsland. Zweifel am Transrapid. In: sueddeutsche.de vom 24.09.2006, abgerufen am 24.09.2006, <http://www.sueddeutsche.de/tt313/deutschland/artikel/817/86731/>
- Bauman, Zygmunt (1995). Postmoderne Ethik. Hamburg: Hamburger Edition HIS Verlagsges. mbH
- Bausinger, Hermann (1993). Das überfüllte Vergnügen. In: Schaufler, Hermann (Hg.): Mobilität und Gesellschaft. Hintergründe und Lösungen unserer Verkehrsprobleme. München-Landsberg am Lech: aktuell Verlag, S. 129-140
- Beckmann, Klaus J. / Hesse, Markus / Holz-Rau, Christian / Hunecke, Marcel (Hg.) (2006). StadtLeben – Wohnen, Mobilität und Lebensstil. Neue Perspektiven für Raum- und Verkehrsentwicklung. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften
- Benn, S. I. / Gaus, G. F. (1983). The Public and the Private: Concepts and Action. In: Benn, S. I. / Gaus, G. F. (Eds.): Public and Private in Social Life. London-Canberra: Croom Helm, New York: St. Martin's Press
- Berger, Peter A. (1995). Anwesenheit und Abwesenheit. Raumbezüge sozialen Handelns. In: Berliner Journal für Soziologie, 5, Heft 1, S. 99-111
- Berndt, Torsten (2005a). Ein Reich, eine Bahn. In: Märklin, abgerufen am 28.06.2005, <http://www.maerklin.de/unternehmen/geschichte/geschichte7.html>
- Berndt, Torsten (2005b). Haushaltsrisiko Bahn. In: Märklin, abgerufen am 28.06.2005, <http://www.maerklin.de/unternehmen/geschichte/geschichte12.html>

- Berndt, Torsten (2005c). Immer höheres Tempo. In: Märklin, abgerufen am 28.06.2006, <http://www.maerklin.de/unternehmen/geschichte/geschichte13.html>
- Beutler, Felix / Brackmann, Jörg (1999). Neue Mobilitätskonzepte in Deutschland. Ökologische, soziale und wirtschaftliche Perspektiven. Veröffentlichungsreihe der Querschnittsgruppe Arbeit & Ökologie, P 99-503. Berlin
- Beyrer, Klaus (1997). Mit der Postkutsche zum regelmäßigen Reiseverkehr. In: Kemper, Peter (Hg.): Am Anfang war das Rad. Eine kleine Geschichte der menschlichen Fortbewegung. Frankfurt am Main-Leipzig: Insel Verlag, S. 90-102
- Bassenge, Peter / Brudermüller, Gerd / Diederichsen, Uwe / Edenhofer, Wolfgang / Grüneberg, Christian / Heldrich, Andreas / Heinrichs, Helmut / Sprau, Hartwig / Weidenkaff, Walter (2007). Palandt, Bürgerliches Gesetzbuch. Reihe Beck'sche Kurzkommentare, Band 7, 66. Auflage. München: Verlag C. H. Beck
- Bichsel, Peter (1985). Der Busant. Von Trinkern, Polizisten und der schönen Magelone. 2. Auflage. Darmstadt-Neuwied: Hermann Luchterhand Verlag
- Biere, Regina / Zimpelmann, Beate (Hg.) (1997). Umwelt-Arbeit-Betrieb. Handbuch für den betrieblichen Umweltschutz, Handbücher für Unternehmenspraxis, Band 2. Frankfurt am Main: Bund-Verlag
- Blaich, Fritz (1974). Der Einfluß der Eisenbahnpolitik auf die Struktur der Arbeitsmärkte im Zeitalter der Industrialisierung. In: Kellenbenz, Hermann (Hg.): Wirtschaftspolitik und Arbeitsmarkt. Bericht über die 4. Arbeitstagung der Gesellschaft für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte in Wien am 14. und 15. April 1971, Sozial- und Wirtschaftshistorische Studien. München: R. Oldenbourg Verlag, S.86-109
- Blech, Thomas / Herrmann, Frank (1999). Raum plant Subjekt? In: Thabe, Sabine (Hg.): Räume der Identität – Identität der Räume, Dortmunder Beiträge zur Raumplanung, Band 98. Dortmund: Universität Dortmund, Institut für Raumplanung, Fakultät Raumplanung, S. 199-209
- Bode, Wolfgang (2003). Ein Leben für die Eisenbahn. Erinnerungen aus sieben Jahrzehnten. München: GeraMond Verlag im Hause GeraNova Verlag GmbH
- Böhle, Fritz (1999). Entwicklungen industrieller Arbeit und Arbeitszeit. Umbrüche in der zeitlichen Organisation von Arbeit und neue Anforderungen an den Umgang mit Zeit. In: Büssing, André / Seifert, Hartmut (Hg.): Die „Stechuhr“ hat ausgedient. Flexiblere Arbeitszeiten durch technische Entwicklungen. Forschung der Hans-Böckler-Stiftung, Band 12. Berlin: edition sigma, S. 13-26
- Bohnsack, Ralf (1989). Generation, Milieu und Geschlecht. Ergebnisse aus Gruppendiskussionen mit Jugendlichen, Reihe Biographie und Gesellschaft, Band 8. Opladen: Leske+Budrich
- Bohnsack, Ralf (1997). Dokumentarische Methode. In: Hitzler, Ronald / Honer, Anne (Hg.): Sozialwissenschaftliche Hermeneutik. Opladen: Leske+Budrich, S. 191-212
- Bohnsack, Ralf (2000). Gruppendiskussion. In: Flick, Uwe / Kardorff, Ernst von / Steinke, Ines (Hg.): Qualitative Forschung. Ein Handbuch. Reinbeck bei Hamburg: Rowohlt Taschenbuch Verlag, S. 369-384
- Bohnsack, Ralf (2003). Rekonstruktive Sozialforschung. Einführung in qualitative Methoden. Opladen: Leske+Budrich
- Bok, Sissela (1983). Secrets. On the Ethics of Concealment and Revelation. New York: Pantheon Books
- Bollnow, Otto Friedrich (1963). Mensch und Raum. Stuttgart: W. Kohlhammer Verlag
- Bolte, Karl Martin (1983). Subjektorientierte Soziologie. Plädoyer für eine Forschungsperspektive. In: Bolte, Karl Martin / Treutner, Erhard (Hg.): Subjektorientierte Arbeits- und Berufssoziologie. Frankfurt am Main-New York: Campus Verlag, S. 12-37
- Bolte, Karl Martin (1995). Zur Entstehungsgeschichte des Projekts im Rahmen einer „subjektorientierten“ Forschungsperspektive. In: Projektgruppe „Alltägliche Lebensführung“ (Hg.): Alltägliche Lebensführung. Arrangements zwischen Traditionalität und Modernisierung. Opladen: Leske+Budrich, S. 15-22

- Bolte, Karl Martin (2000). Vorwort. In: Kudera, Werner / Voß, G. Günter (Hg.): Lebensführung und Gesellschaft. Beiträge zu Konzept und Empirie alltäglicher Lebensführung. Opladen: Leske+Budrich, S. 5-10
- Bonß, Wolfgang / Kesselring, Sven (1999). Mobilität und Moderne. Zur gesellschaftstheoretischen Verortung des Mobilitätsbegriffs. In: Tully, Claus J. (Hg.): Erziehung zur Mobilität. Jugendliche in der automobilen Gesellschaft. Frankfurt am Main-New York: Campus Verlag, S. 39-66
- Bonß, Wolfgang / Kesselring, Sven (2001). Mobilität am Übergang von der Ersten zur Zweiten Moderne. In: Beck, Ulrich / Bonß, Wolfgang (Hg.): Die Modernisierung der Moderne. Frankfurt am Main: Suhrkamp, S. 177-190
- Bonß, Wolfgang / Kesselring, Sven / Weiß, Anja (2004). Society on the move. Mobilitätspioniere in der Zweiten Moderne. In: Beck, Ulrich / Lau, Christoph (Hg.): Entgrenzung und Entscheidung: Was ist neu an der Theorie reflexiver Modernisierung. Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag, S. 258-281
- Bourdieu, Pierre (1991). Physischer, sozialer und angeeigneter physischer Raum. In: Wentz, Martin (Hg.): Stadt-Räume. Die Zukunft des Städtischen, Frankfurter Beiträge, Band 2. Frankfurt am Main-New York: Campus Verlag, S. 25-34
- Brandt, Cornelia (2007). Mobile Arbeit – hoffentlich gesund! In: Gute Arbeit, 19, Heft 2, S. 33-35
- Braun, Karl-Heinz (2004). Raumentwicklung als Aneignungsprozess. Zu einer raumbezogenen Problemgeschichte des Aneignungskonzeptes in der "Kritischen Psychologie" und darüber hinaus. In: Deinet, Ulrich / Reutlinger, Christian (Hg.): Aneignung als Bildungskonzept der Sozialpädagogik. Beiträge zur Pädagogik des Kindes- und Jugendalters in Zeiten entgrenzter Lernorte. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften/GWV Fachverlage GmbH, S. 19-48
- Brenken, Günter (1975). Inwieweit sind Berufspendler ein Problem der Raumordnungspolitik? In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hg.): Beiträge zur Raumplanung in Hessen/Rheinland-Pfalz/Saarland, 2. Teil, Forschungs- und Sitzungsberichte, Band 100. Hannover: Verlag der ARL, S. 89-99
- Breyer, Friedrich (1970). Die Wochenendpendler des Bayerischen und Östlichen Oberpfälzer Waldes. Eine wirtschaftsgeographische Regionalstudie unter besonderer Berücksichtigung des Einpendlerzentrums München, WGI – Berichte zur Regionalforschung, Heft 4. München: Geographische Buchhandlung
- Buchholz, Boris (1996). Einleitung. In: Rubelt, Jürgen / Skrabs, Sylvia (Hg.): Jobticket – eine Alternative. Gewollt, versucht, verhindert. Berlin, S. 4
- Buhr, Regina / Canzler, Weert / Knie, Andreas / Rammler, Stephan (Hg.) (1999). Bewegende Moderne. Fahrzeugverkehr als soziale Praxis. Berlin: edition sigma
- Bundesminister der Justiz (1999). Zweites Gesetz zur Änderung des Dritten Buches SGB und anderen Gesetzen (Zweites SGBIII-Änderungsgesetz – 2. SGB-ÄndG) In: Bundesminister der Justiz: Bundesgesetzblatt, Teil 1, Nr. 39. Bonn: Verlag Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft m.b.H., S. 1649
- Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (Hg.) (2002). Dokumentation des Kongresses „Familie und Mobilität in den Zeiten der Globalisierung“. Berlin: BMFSFJ
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hg.) (2003). Verkehr in Zahlen 2003/2004. 32. Auflage. Hamburg: Deutscher Verkehrs-Verlag GmbH
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hg.) (2005). Verkehr in Zahlen 2005/2006. 34. Auflage. Hamburg: Deutscher Verkehrs-Verlag GmbH
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hg.) (2007). Verkehr in Zahlen 2007/2008. 36. Auflage. Hamburg: Deutscher Verkehrs-Verlag GmbH
- Burke, Lisa A. / Miller, Monica K. (2001). Phone interviewing as a means of data collection: Lessons learned and practical recommendations [30 Paragraphs]. In: Forum Qualitative Social Research, 2, Nummer 2, Art. 7, <http://www.qualitative-research.net/fqs-texte/2-01/2-01burkemiller-e.htm>

- Campe, Jochim Heinrich (Hg.) (1807). Wörterbuch der Deutschen Sprache. Erster Theil, A bis E. Braunschweig: In der Schulbuchhandlung
- Canzler, Weert / Knie, Andreas (1998). Möglichkeitsräume. Grundrisse einer modernen Mobilitäts- und Verkehrspolitik. Wien-Köln-Weimar: Böhlau Verlag
- Chombart de Lauwe, Paul-Henry (1976). Appropriation of Space and Social Change. In: Korosec-Serfaty, Perla (Hg.): Appropriation of Space. Proceedings of the Third International Architectural Psychology Conference. Strasbourg, S. 23-30
- Claessens, Dieter (1966). Angst, Furcht und gesellschaftlicher Druck und andere Aufsätze. Dortmund: Verlagsbuchhandlung Fr. Wilh. Ruhfus
- Clever Pendeln (2007a). Tarifvertrag für alternierende und mobile Telearbeit. Arbeitsmotivation und Produktivität, abgerufen am 15.03.2007, <http://www.clever-pendeln.de/www/beispiel/index.php?bid=65>
- Clever Pendeln (2007b). Höhere Produktivität am geteilten Schreibtisch. Außerbetriebliche Arbeitsplätze, abgerufen am 15.03.2007, www.clever-pendeln.de/www/beispiel/index.php?bid=64
- Clever Pendeln (2007c). Ausbau der Regionalbahnlinie. Deutlicher Zeitgewinn gegenüber der PKW-Benutzung, abgerufen am 15.03.2007, www.clever-pendeln.de/www/beispiel/index.php?bid=43
- DB Museum Deutsche Bahn AG (2001). Auf getrennten Gleisen. Reichsbahn und Bundesbahn 1945-1989, Geschichte der Eisenbahn in Deutschland, Band 3. Nürnberg: DB Museum Deutsche Bahn AG
- DB Fernverkehr AG (2007). Beförderungsbedingungen der Deutschen Bahn AG (Gesamtausgabe), Gültig vom 01. August 2007 an. Frankfurt am Main
- DB Personenverkehr GmbH, Marketingkommunikation (P.VMK) (2004). Bahnreisen. Angebote. Services. Frankfurt am Main
- DB Vertrieb GmbH, Reiseauskunftsmedien (2007). Ihr Reiseplan ICE 876, gültig ab September 2007. Frankfurt am Main
- De Certeau, Michel (1988). Kunst des Handelns. Berlin: Merve Verlag
- De Grazia, Sebastian (1972). Der Begriff der Muße. In: Scheuch, Erwin K. / Meyersohn, Rolf (Hg.): Soziologie der Freizeit. Neue Wissenschaftliche Bibliothek, Band 46. Köln: Verlag Kiepenheuer & Witsch, S. 56-73
- Deutscher Gewerkschaftsbund (2007). DGB-Index Gute Arbeit 2007 – Der Report. Wie die Beschäftigten die Arbeitswelt in Deutschland beurteilen, was sie sich von guter Arbeit erwarten, abgerufen am 21.11.2007, http://www.dgb-index-gute-arbeit.de/dgb-index_2007/die_ergebnisse_2007/data/diga_report_07.pdf
- Degele, Nina (2002). Einführung in die Techniksoziologie. UTB für Wissenschaft, Band 2288. München: Wilhelm Fink Verlag
- Deinet, Ulrich / Reutlinger, Christian (Hg.) (2004). Aneignung als Bildungskonzept der Sozialpädagogik. Beiträge zur Pädagogik des Kindes- und Jugendalters in Zeiten entgrenzter Lernorte. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften/GWV Fachverlage GmbH
- Deutsche Bahn AG (Hg.) (2004a). Die Bahn macht mobil. Berlin
- Deutsche Bahn AG (2004b). Kundencharta Fernverkehr der Deutschen Bahn AG. Abgerufen am 01.10.2008, http://www.bahn.de/p/view/mdb/content/pdf/diverse/kundencharta_final_011004.pdf
- Deutsche Bahn AG (2007a). Zahlen und Fakten. Der DB-Konzern auf einem Blick, abgerufen am 13.07.2007, <http://www.db.de/site/bahn/de/unternehmen/konzern/aufeinenblick/aufeinenblick.html>
- Deutsche Bahn AG (2007b). Geschäftsbericht 2006. Berlin
- Deutsche Bahn AG, Kommunikation Konzerngeschichte (2007). Privatbahn und Staatsbahn. Abgerufen am 30.11.2007, http://www.db.de/site/bahn/de/unternehmen/konzern/geschichte/chronik/1835_1994/1835_1994.html

- Dick, Michael (2001). Die Situation des Fahrens. Phänomenologische und ökologische Perspektiven der Psychologie. Harburger Beiträge zur Psychologie und Soziologie der Arbeit, Sonderband 03. Hamburg
- Dick, Michael / Zinn, Frank (2009). Das Aneignungskonzept in der Mobilitätsforschung: Welche Motive liegen in der Fahrsituation? In: Dick, Michael (Hg.): Mobilität als Tätigkeit. Annäherung an die Perspektive der Akteure. Lengerich: Pabst Sciences Publishers
- Die Bahn (2007a). Touch&Travel – einfach einsteigen und losfahren, abgerufen am 24.04.2007, www.touch&travel.de
- Die Bahn (2007b). Unsere mobilen Services für Handy und Handheld mit Windows CE oder Palm OS, abgerufen am 25.04.2007, http://www.bahn.de/p/view/planen/reiseplanung/mobileservices/fahrplanauskunft_mobil.shtml
- Die Bahn (2007c). Ankunfts-/Abfahrtszeiten, abgerufen am 25.04.2007, <http://reiseauskunft.bahn.de/bin/bhftafel.exe/dn?>
- Dietz, Gerhard-Uhland / Matt, Eduard / Schumann, Karl F. / Seus, Lydia (1997). „Lehre tut viel...“: Berufsbildung, Lebensplanung und Delinquenz bei Arbeiterjugendlichen. Münster: Votum
- Dimberg, L. A. / Striker, J. / Nordanlycke-Yoo, C. / Nady, L. / Mundt, K.A. / Sulsky, S. I. (2002). Mental Health Insurance Claims among Spouses of Frequent Business Travellers. In: Occupational and Environmental Medicine, 59, Heft 3, S. 175-181
- Döhl, Volker / Kratzer, Nick / Sauer, Dieter (2000). Krise der NormalArbeit(s)-Politik – Entgrenzung von Arbeit – neue Anforderungen an Arbeitspolitik. In: WSI-Mitteilungen, 53, Heft 1, S. 5 - 17
- Domke, Stefan (2004). Wie fliegen ohne zu fliegen. Der Luxuszug Metropolitan fährt aufs Abstellgleis. In: wdr.de, abgerufen am 11.12.2004, www.wdr.de/themen/verkehr/schiene/metropolitan/reportage_041211.jhtml
- Dostal, Michael (2004). Das große Handbuch der Eisenbahn. Alles, was Sie schon immer über die Eisenbahn wissen wollten! München: GeraMond
- Doyle, Judith / Nathan, Max (2002). Wherever next. Work in a mobile world. Loughton-Essex: CW Press
- Drexler, Toni (Hg.) (1999). Unterwegs aus Lust, aus Not und von Beruf. Dörfliche Mobilität im Wandel der Zeit. Jexhofhefte, Band 15. Fürstenfeldbruck
- Ducki, Antje / Meier, Wolfgang (2001). Belastungen und Ressourcen der Mobilität: Erste Ergebnisse der Pendlerbefragung im Auswärtigen Amt. In: Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (Hg.): Dokumentation des Workshops „Mobilität und Familie. Aktuelle Erkenntnisse aus Wissenschaft und Praxis“. Berlin: BMFSFJ, S. 22-33
- Dunkel, Wolfgang (1994). Pflegearbeit – Alltagsarbeit. Eine Untersuchung der Lebensführung von AltenpflegerInnen. Freiburg im Breisgau: Lambertus-Verlag
- Dunkel, Wolfgang / Voß, G. Günter (Hg.) (2004). Dienstleistung als Interaktion. Beiträge aus einem Forschungsprojekt Altenpflege – Deutsche Bahn – Call Center, Arbeit und Leben im Umbruch, Schriftenreihe zur subjektorientierten Soziologie der Arbeit, Band 5. München-Mering: Rainer Hampp Verlag
- Durkheim, Emile (1981). Die elementaren Formen des religiösen Lebens. Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag, orig. 1912
- Dürr, Heinz (1992). Bahnreform und Industriepolitik. Eine Veröffentlichung der Freiherr-vom-Stein-Gesellschaft e.V. Münster
- Eberling, Matthias / Hielscher, Volker / Hildebrandt, Eckart / Jürgens, Kerstin (2004). Prekäre Balancen. Flexible Arbeitszeiten zwischen betrieblicher Regulierung und individuellen Ansprüchen, Forschung aus der Hans-Böckler-Stiftung, Band 53. Berlin: edition sigma
- Elias, Norbert (1988). Über die Zeit. Arbeiten zur Wissenssoziologie II. 1. Auflage. Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag
- Elkar, Rainer S. (1999). Auf der Walz – Handwerkerreisen. In: Bausinger, Hermann / Beyrer, Klaus (Hg.): Reisekultur: Von der Pilgerfahrt zum modernen Tourismus, 2. Auflage. München: Beck, S. 57-62

- Empirica Gesellschaft für Kommunikations- und Technologieforschung mbH (2000). Benchmarking progress of new ways of working and new forms of business across Europe. EcaTT Final Report, abgerufen am 04.04.2007, www.ecatt.com
- Engelhardt, Norbert (2004). »Kleine« Tele(heim)arbeit. In: Computer-Fachwissen, 13, Heft 3, S. 18-20
- Engelhardt, Kay / Follmer, Robert / Hellenschmidt, Jens / Kloas, Jutta / Kuhfeld, Hartmut / Kunert, Uwe / Smid, Menno (2002). Mobilität in Deutschland. KONTIV 2002: Methodenstudie mit experimentellem Design zur Vorbereitung der Erhebung. In: Internationales Verkehrswesen, 54, Heft 2, S. 140-144
- Espino, C.M. / Sundstrom, S.M. / Frick, H.L. / Jacobs, M. / Peters, M. (2002). International Business Travel: Impact on Families and Travellers. In: Occupational and Environmental Medicine, 59, Heft 5, S. 309-322
- Europäische Stiftung zur Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen (1984). Die Fahrt zwischen Wohnort und Arbeitsplatz. Die Auswirkungen des Pendelverkehrs auf die Gesundheit und Sicherheit der Pendler. Dublin
- Fehrle, Brigitte (2007). Gestörte Signale. Noch wichtiger als die Frage, ob die Bahn fährt, ist eine andere: Soll sie wirklich privatisiert werden? In: ZEIT, 62, Heft 33, S. 1
- Feltz, Nina (2002). Bewegung und die Aneignung öffentlicher Räume in Lebensläufen von Frauen und Mädchen. In: Kramer, Caroline (Hg.): FREI-Räume und FREI-Zeiten: Raum-Nutzung und Zeit-Verwendung im Geschlechterverhältnis. Schriften des Heidelberger Instituts für Interdisziplinäre Frauen- und Geschlechterforschung (HIFI) e.V., Band 5. Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft, S. 49-60
- Fichte, Johann Gottlieb (1797). Grundlage des Naturrechts nach Principien der Wissenschaftslehre. Zweiter Theil oder Angewandtes Naturrecht. Jena-Leipzig: Christian Ernst Gabler
- Fichte, Johann Gottlieb (1985). Die Wissenschaftslehre. In: Lauth, Reinhard / Gliwitzky, Hans (Hg.): Johann Gottlieb Fichte Gesamtausgabe, Band II/8, Stuttgart-Bad Cannstatt: Friedrich Frommann Verlag (Günther Holzboog), orig. 1804
- Fischer, Peter (1997). Arbeiten im virtuellen Zeitalter. Den Arbeitsplatz neu denken. Wiesbaden: Gabler
- Flade, Antje (Hg.) (1994). Mobilitätsverhalten. Bedingungen und Veränderungsmöglichkeiten aus umweltpsychologischer Sicht. Weinheim: Beltz, Psychologie-Verlags-Union
- Flade, Antje / Limbourg, Maria (Hg.) (1999). Frauen und Männer in der mobilen Gesellschaft. Opladen: Leske+Budrich
- Flade, Antje / Bamberg, Sebastian (Hg.) (2001). Mobilität und Verkehr. Ansätze zur Erklärung und Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens. Darmstadt: Institut Wohnen und Umwelt
- Flämig, Heike / Einacker, Ingo / Petschow, Ulrich / Schumacher, Günther (2000). Arbeit und Mobilität – Zukünftige Handlungsoptionen in Nordrhein-Westfalen. Die Zukunft der Arbeit als Ausgangspunkt für Veränderungen in der Mobilitätsnachfrage und der Mobilitätsorganisation, Schriftenreihe des IÖW, Band 153/00. Berlin: IÖW
- Flick, Uwe / Kardorff, Ernst von / Steinke, Ines (2000). Was ist qualitative Forschung? Einleitung und Überblick. In: Flick, Uwe / Kardorff, Ernst von / Steinke, Ines (Hg.): Qualitative Forschung. Ein Handbuch, rowohlt's enzyklopädie. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt Taschenbuch, S. 13-29
- Foeckler, Knut (2004). Moderne Nomaden – in der mobilen Welt zu Hause? Vortrag am 20.04.2004 im Rahmen der Vortragsreihe „Mobiles Leben“ der Hanns-Seidel-Stiftung, München.
- Forschungsgemeinschaft Mobilität FGM / Austrian Mobility Research AMOR (1994). Tagungsband Mobilitätsberaterkonferenz. Mobilitätsberatung. Neue Lösungsstrategien in Konfliktfeld Verkehr. Graz
- Franz, Peter (1984). Soziologie der räumlichen Mobilität. Eine Einführung. Frankfurt am Main-New York: Campus Verlag

- Freisitzer, Kurt (1961). Industriependler in der Obersteiermark. In: Österreichische Gesellschaft zur Förderung von Landesforschung und Landesplanung (Hg.): Berichte zur Landesforschung und Landesplanung. Wien: Springer, S. 195-211
- Freisleben-Teutscher, Christian F. (2007). Gesundheitstipps für gestresste Pendler. Aktuelle Studie gibt Aufschluss über Belastungen. In: Ärzte Woche Online, abgerufen am 05.04.2007, www.aerztewoche.at/viewArticleDetails.do?articleId=2979
- Frey, Michael/ Hüning, Hasko/ Nickel, Hildegard Maria (2001). Unternehmen Zukunft – Börsenbahn? Beschleunigte Vermarktlichung, regulierte Desintegration und betriebliche Geschlechterpolitik. In: Edeling, Thomas / Jann, Werner / Wagner, Dieter / Reichard, Christoph (Hg.): Öffentliche Unternehmen. Entstaatlichung und Privatisierung? Opladen: Leske+Budrich, S. 125-155
- Fremdling, Rainer (1975). Eisenbahnen und deutsches Wirtschaftswachstum 1840 – 1879. Ein Beitrag zur Entwicklungstheorie und zur Theorie der Infrastruktur, Untersuchungen zur Wirtschafts-, Sozial- und Technikgeschichte, Band 2. Dortmund: Gesellschaft für Westfälische Wirtschaftsgeschichte e.V.
- Fröbel, Friedrich (1965). Über Wesen und Begriff der Erziehung. In: Fröbel, Friedrich (Hg.): Ausgewählte pädagogische Schriften. Paderborn: Schöningh
- Fröhlich, Conni / Homann, Katharina / Moradi, Regine / Nientied, Margret / Riemenschneider, Claudia (1997). Wir zeigen's Euch! Rauman eignung und Freiraumbedürfnisse von Mädchen im öffentlichen Raum. Kassel: Universität Gesamthochschule Kassel
- Fuchs, Tatjana (2007). Mobile Arbeit im Spannungsfeld der wahrgenommenen Arbeitsqualität. Eine Auswertung auf Basis des DGB-Index Gute Arbeit, abgerufen am 21.11.2007, http://www.verdi-innotec.de/upload/m45af46f9bb814_verweis1.pdf
- Gegner, Martin (2002). Über die verfallenden Verkehrsformen im Berliner Untergrund. Dem Nahverkehr mangelt es an einer Kultur des öffentlichen Lebens. In: die tageszeitung vom 06.04.2002, abgerufen am 06.04.2002, <http://www.taz.de/pt/2002/04/06/a0196.nf/textdruck>
- Gegner, Martin (2007). Das öffentliche Bild vom öffentlichen Verkehr. Eine sozialwissenschaftlich-hermeneutische Untersuchung von Printmedien. Berlin: edition sigma
- Geipel, Robert (1954). Die Pendelwanderung. In: Geographische Rundschau, 6, Heft 12, S. 468-474
- Gerlinger, Thomas / Ott, Erich (1993). Auf dem Weg zur Arbeit. Pendeln zwischen Wohn- und Arbeitsort. Reihe Wissenschaft in gesellschaftlicher Verantwortung, Band 22, Frankfurt am Main: VAS
- Gesellschaft Arbeit und Ergonomie – online e.V. „ergo-online“ (2007). Arbeitsplatz Bahn. In: ergo-online, abgerufen am 11.04.2007, www.ergo-online.de/site.aspx?url=html/wissensbausteine/mobiles_arbeiten/mobil_ah7.htm
- GesundheitPro.de (2007). Arbeitswelt: Der weite Weg zum Job, abgerufen am 05.04.2007, <http://www.gesundheitpro.de/Arbeitswelt-Der-weite-Weg-zum-Job-Politik-und-Soziales-A051103IRMAP018115.html>
- Giddens, Anthony (1981). Time and Space in Social Theory. In: Matthes, Joachim (Hg.): Lebenswelt und soziale Probleme, Verhandlungen des 20. Deutschen Soziologentages zu Bremen. Frankfurt am Main-New York: Campus Verlag, S. 88-97
- Giddens, Anthony (1987). Social Theory and Modern Sociology. Stanford: Stanford University Press
- Giddens, Anthony (1995). Die Konstitution der Gesellschaft. Grundzüge einer Theorie der Strukturierung, Reihe Theorie und Gesellschaft, Band 1, 3. Auflage. Frankfurt am Main-New York: Campus Verlag
- Giddens, Anthony (1997). Konsequenzen der Moderne. Reihe suhrkamp taschenbuch wissenschaft, Band 1295, 2. Auflage. Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag
- Girtler, Roland (1984). Methoden der qualitativen Sozialforschung. Anleitung zur Feldarbeit. Studien zur qualitativen Sozialforschung, Band 1. Wien-Köln-Graz: Böhlau
- Glaser, Barney G. / Strauss, Anselm (1998). Grounded Theory: Strategien qualitativer Forschung. Bern-Göttingen-Toronto-Seattle: Verlag Hans Huber

- Goffman, Erving (1963). *Behavior in Public Places. Notes on the social organization of gatherings*. New York: Free Press of Glencoe
- Goffman, Erving (1982). *Das Individuum im öffentlichen Austausch. Mikrostudien zur öffentlichen Ordnung*, Suhrkamp taschenbuch wissenschaft, Band 396. Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag
- Gotman, Anne (1985). *La neutralité vue sous l'angle de l'E.N.D.R.* In: Blanchet, Alain (Hg.): *L'Entretien dans les sciences sociales*. Paris: Dunod
- Gottwald, Alfred (1997). *Dampf auf Schienen – die ersten Lokomotiven*. In: Kemper, Peter (Hg.): *Am Anfang war das Rad. Eine kleine Geschichte der menschlichen Fortbewegung*. Frankfurt am Main-Leipzig: Insel-Verlag, S. 131-146
- Gottwald, Alfred (2002). *Die Deutsche Reichsbahn und ihre jüdischen Eisenbahner*. In: *Jahrbuch für Eisenbahngeschichte*, Band 34, S. 85-88
- Gottschall, Karin / Voß, G. Günter (2003). *Entgrenzung von Arbeit und Leben – Zur Einleitung*. In: Gottschall, Karin / Voß, G. Günter (Hg.): *Entgrenzung von Arbeit und Leben. Zum Wandel der Beziehung von Erwerbstätigkeit und Privatsphäre im Alltag, Arbeit und Leben im Umbruch, Schriftenreihe zur subjektorientierten Soziologie der Arbeit und der Arbeitsgesellschaft*, Band 5. München-Mering: Rainer Hampp Verlag, S. 11-36
- Gottschall, Karin / Voß, G. Günter (Hg.) (2003). *Entgrenzung von Arbeit und Leben. Zum Wandel der Beziehung von Erwerbstätigkeit und Privatsphäre im Alltag, Arbeit und Leben im Umbruch, Schriftenreihe zur subjektorientierten Soziologie der Arbeit und der Arbeitsgesellschaft*, Band 5. München-Mering: Rainer Hampp Verlag
- Grabe, Charlotte (1926). *Der Einfluß der Pendelwanderung auf die Arbeitnehmer unter besonderer Berücksichtigung der ländlichen Industriearbeiter*, Reihe Wirtschaftsstudien, Band 3. Karlsruhe: Verlag G. Braun
- Grabitz, Ileana (2004). *Bahn startet Kampf für ein besseres Image*. In: *Financial Times Deutschland* vom 19.01.2004, abgerufen am 19.01.2004, <http://www.ftd.de/ub/df/107433163638.html>.
- Gräbe, Sylvia / Ott, Erich (2003). „...man muss alles doppelt haben“. *Wochenpendler mit Zweithaushalt am Arbeitsort*. Reihe Soziologie, Forschung und Wissenschaft, Band 6. Münster: Lit Verlag
- Graumann, Carl-Friedrich (1976). *The Concept of Appropriation (Aneignung) and Modes of Appropriation of Space*. In: Korosec-Serfaty, Perla (Hg.): *Appropriation of Space. Proceedings of the Third International Architectural Psychology Conference*. Strasbourg, S. 113-125
- Graumann, Carl-Friedrich (1990). *Aneignung*. In: Kruse, Lenelis / Graumann, Carl-Friedrich / Lantermann, Ernst-Dieter (Hg.): *Ökologische Psychologie. Ein Handbuch in Schlüsselbegriffen*. München: Psychologie Verlags Union, S. 124-130
- Gürtler, Christoph (1979). *Regelmäßigkeiten raumzeitlichen Verhaltens. Das Raum-Zeit-Budget als Datenbasis für die Planung*. In: *Raumforschung und Raumordnung*, 37, Heft 5, S. 222-231
- Gustafson, Per (2006). *Work-related travel, gender and family obligations*. In: *Work, Employment and Society*, 20, Heft 3, S. 513-530
- Habermas, Jürgen (1990). *Strukturwandel der Öffentlichkeit. Untersuchungen zu einer Kategorie der bürgerlichen Gesellschaft*, Suhrkamp-Taschenbuch Wissenschaft, Band 891. Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag
- Hackl, Maria (1992). *Pendler – Räumliche Bindung und der Zwang zur Mobilität. Die Trennung von Wohnort und Arbeitsort am Beispiel von Wochenpendlern im Bayerischen Wald*. Erlangen-Nürnberg: Friedrich-Alexander-Universität
- Hagemann-White, Carol / Hantsche, Brigitte / Westerburg, Kai (1996). *Mobilität von Familien und ihre Auswirkungen auf den Zusammenhalt der Generationen. Abschlussbericht einer Untersuchung im Auftrag des Bundesministeriums für Familie und Senioren*. Hannover

- Hammer, Anja / Scheiner, Joachim (2002). Lebensstile, Milieus und räumliche Mobilität. Technical Note für das Projekt "StadtLeben", Arbeitspaket 1 + 2. Reihe Stadtleben. Integrierte Betrachtung von Lebensstilen, Wohnumlieus und Raum-Zeitstrukturen für die zukunftsfähige Gestaltung von Mobilität und Stadt.
- Hammerich, Kurt / Klein, Michael (1978). Alltag und Soziologie. In: Hammerich, Kurt / Klein, Michael (Hg.): Materialien zur Soziologie des Alltags, Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, Sonderheft 20, S. 7-21
- Hans-Böckler-Stiftung / Deutscher Gewerkschaftsbund (2001). Strategien für die Mobilität der Zukunft. Handlungskonzepte für lokale, regionale und betriebliche Akteure. Teil 1: Textband. Düsseldorf
- Hartke, Wolfgang (1938). Das Arbeits- und Wohnortsgebiet im Rhein-Mainischen Lebensraum. Untersuchungen über Grundlagen der Kultur- und Wirtschaftsgeographie und ihren Raumbegriff am Beispiel der Pendelwanderungen, Rhein-Mainische Forschungen, Heft 18. Frankfurt am Main: H. L. Brönners Verlag
- Hartmann, Martin (2004). Die letzten Ressourcen. In: FR Aktuell vom 02.06.2004, abgerufen am 17.01.2008, http://fr-aktuell.de/ressorts/kultur_und_medien/feuilleton/?cnt=446678
- Hautzinger, Heinz / Kessel, Peter (1977). Mobilität im Personenverkehr. Forschung, Straßenbau und Straßenverkehrstechnik. Forschungsberichte aus dem Forschungsprogramm des Bundesministers für Verkehr und der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen e.V., Heft 231. Bonn-Bad Godesberg
- Hautzinger, Heinz / Pfeiffer, Manfred (1996). Gesetzmäßigkeiten des Mobilitätsverhaltens. Verkehrsmobilität in Deutschland zu Beginn der 90er Jahre. Band 4, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 57. Bergisch Gladbach
- Hautzinger, Heinz / Pfeiffer, Manfred / Tassaux-Becker, Brigitte (1994). Mobilität. Ursachen, Meinungen, Gestaltbarkeit. Studie im Auftrag des Verbandes der Automobilindustrie (VDA), der Bundesarbeitsgemeinschaft der Groß- und Mittelbetriebe des Einzelhandels (BAG) und des Allgemeinen Deutschen Automobilclubs (ADAC), Heilbronn: Institut für angewandte Verkehrs- und Tourismusforschung e.V.
- Hegel, Georg Friedrich Wilhelm (1970a). Grundlinien der Philosophie des Rechts. Naturrecht und Staatswissenschaft im Grundrisse. Berlin: In der Nicolaischen Buchhandlung, orig. 1821; zitiert nach Moldenhauer, Eva / Michel, Karl Markus (Hg.): Georg Wilhelm Friedrich Hegel Werke, Band 7, Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag
- Hegel, Georg Friedrich Wilhelm (1970b). Encyclopädie der philosophischen Wissenschaften im Grundrisse, 2. Teil, Die Naturphilosophie; 3. Teil, die Philosophie des Geistes), Heidelberg, orig. 1830; zitiert nach Moldenhauer, Eva / Michel, Karl Markus (Hg.): Georg Wilhelm Friedrich Hegel Werke, Band 9 und 10. Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag
- Heidenreich, Martin / Töpsch, Karin (1998). Die Organisation von Arbeit in der Wissensgesellschaft. In: Industrielle Beziehungen, 5, Heft 1, S. 13-44
- Heine, Heinrich (1968). Lutezia. In: Heinrich Heine Werke. Dritter Band, Schriften über Frankreich. Frankfurt/Main: Insel Verlag, S. 304-361
- Henckel, Dietrich (1997). Geschwindigkeit und Stadt – die Folgen der Beschleunigung für die Städte. In: Henckel, Dietrich / Floeting, Holger / Grabow, Busso / Hollbach-Grömig, Beate / Neumann, Hans / Niemann, Heinz / Reidenbach, Michael / Usbeck, Hartmut (Hg.): Entscheidungsfelder städtischer Zukunft. Schriften des Deutschen Instituts für Urbanistik, Band 90. Stuttgart-Berlin-Köln: Verlag W. Kohlhammer, S. 257-296
- Herbart, Johann Friedrich (1997). Systematische Pädagogik. Bd. 1: Ausgewählte Texte. Weinheim: Deutscher Studien-Verlag
- Herkommer, Sebastian / Bischoff, Joachim / Maldaner, Karlheinz (1984). Alltag, Bewußtsein, Klassen, Hamburg: VSA Verlag
- Herlyn, Ulfert / von Seggern, Hille / Heinzelmann, Claudia / Karow, Daniela (2003). Jugendliche in öffentlichen Räumen der Stadt. Chancen und Restriktionen der Rauman eignung. Opladen: Leske+Budrich
- Herring, Peter (2001). Die Geschichte der Eisenbahn. München: Dorling Kindersley Verlag
- Hess, Klaus (2007). Mobile Arbeit: Erfahrungen, Anforderungen und Gestaltungsbedingungen für die Interessensvertretung. In: Gute Arbeit, 19, Heft 4, S. 17-18

- Hess, Klaus / Weddige, Friedrich (2005). Regelungen und Mitbestimmung bei mobiler Arbeit. In: Computer-Fachwissen, 14, Heft 7-8, S. 7-11
- Hielscher, Volker / Hildebrandt, Eckart (1999). Zeit für Lebensqualität. Auswirkungen verkürzter und flexibilisierter Arbeitszeiten auf die Lebensführung, Forschung aus der Hans-Böckler-Stiftung, Band 21, Berlin: edition sigma
- Hildebrandt, Nikolaus / Deubel, Katja / Dick, Michael (2001). „Mobilität“ – ein multidisziplinärer Begriff im Alltagsverständnis. Harburger Beiträge zur Psychologie und Soziologie der Arbeit, Nr. 23. Hamburg
- Hitzler, Ronald / Honer, Anne (1997). Einleitung: Hermeneutik in der deutschsprachigen Soziologie heute. In: Hitzler, Ronald / Honer, Anne (Hg.): Sozialwissenschaftliche Hermeneutik. Eine Einführung. Opladen: Leske+Budrich, S. 7 - 27
- Hjorthol, Randi Johanne (2002). The relation between daily travel and use of the home computer. In: Transportation Research Part A, 36, Heft 5, S. 437-452
- Hochschild, Arlie Russel (1990). Das gekaufte Herz. Zur Kommerzialisierung der Gefühle. Theorie und Gesellschaft, Band 13. Frankfurt am Main-New York: Campus Verlag
- Hochschild, Arlie Russell (2002) Keine Zeit. Wenn die Firma zum Zuhause wird und zu Hause nur Arbeit wartet. Geschlecht und Gesellschaft, Band 29, Opladen: Leske+Budrich
- Hofmaier, Markus (2000). Von der Behörde zum eudämonistischen Dienstleister – Perspektiven für die Unternehmenskultur – Entwicklung der Deutschen Bahn AG. Europäische Hochschulschriften, Band 5, Volks- und Betriebswirtschaft. Frankfurt am Main: Peter Lang
- Holst, Axel (1997). Der Prozess der Privatisierung und Probleme der Regulierung aus der Sicht des Bundesministeriums für Verkehr als oberster Regulierungsbehörde. In: König, Klaus / Benz, Angelika (Hg.): Privatisierung und staatliche Regulierung. Bahn, Post und Telekommunikation, Rundfunk. Reihe Verwaltungsorganisation, Staatsaufgaben und Öffentlicher Dienst, Band 39. Baden-Baden: Nomos-Verlagsgesellschaft, S. 83-92
- Holzappel, Helmut (2000). Ist Mobilität ein Grundbedürfnis? Lernen von Immanuel Kant. In: ZEITpunkte, Heft 3, S. 17
- Holzkamp, Klaus (1973). Sinnliche Erkenntnis. Frankfurt am Main: Fischer Athenäum
- Holzkamp, Klaus (1983). Grundlegung der Psychologie. Frankfurt am Main-New York: Campus Verlag
- Hüning, Hasko, Ulrike Stodt (1999). Regulierte Desintegration. Aspekte des internen Arbeitsmarktes in der Deutschen Bahn AG. In: Nickel, Hildegard Maria / Völker, Susanne / Hüning, Hasko (Hg.): Transformation – Unternehmensreorganisation – Geschlechterforschung, Reihe Geschlecht und Gesellschaft, Band 22. Opladen: Leske+Budrich, S. 175-204
- Hurrelmann, Klaus (2002). Einführung in die Sozialisationstheorie. Weinheim-Basel: Beltz Verlag
- Illich, Ivan (1978). Fortschrittsmythen. Schöpferische Arbeitslosigkeit oder Die Grenzen der Vermarktung, Energie und Gerechtigkeit, Wider die Verschulung. Hamburg: Rowohlt
- ILS NRW, Transferstelle Mobilitätsmanagement (2004-2007). Betriebliches Mobilitätsmanagement – Inhalte, abgerufen am 15.03.2007, <http://www.mobilitaetsmanagement.nrw.de/index.php?mp=2&s=26>
- Institut für Regionalforschung der Universität Kiel (1977). Bestimmungsgründe der Pendel- und Wanderungsbewegungen. Empirische Untersuchungen zur kleinräumlichen Mobilität. Abschlussbericht zum DFG-Projekt Pe 200/3. Kiel
- Ivancevic, John M. /Konopaske, Robert / De Frank, Richard S. (2003). Business Travel Stress: A Model, Propositions and Managerial Implications. In: Work and Stress, 17, Heft 2, S. 138-157
- IVM (2004). So fahren wir besser. Informationen für Unternehmen in der Region Frankfurt RheinMain. Hofheim a.T.
- Jaeggi, Rahel (2005a). Aneignung braucht Fremdheit. abgerufen am 06.07.2005, http://www.textezurkunst.de/NR46/tzk46_jaeggi2.htm, S. 1-7

- Jaeggi, Rahel (2005b). Entfremdung. Zur Aktualität eines sozialphilosophischen Problems, Frankfurter Beiträge zur Soziologie und Sozialphilosophie, Band 8. Frankfurt-New York: Campus Verlag
- Jahnke, G. (1972). Pendelwanderung und Standortpolitik. In: Raumforschung und Raumordnung, 30, Heft 2, S. 59-67
- Jahoda, Marie / Lazarsfeld, Paul F. / Zeisel, Hans (1975). Die Arbeitslosen von Marienthal. Ein soziographischer Versuch über die Wirkungen langandauernder Arbeitslosigkeit. Edition Suhrkamp, Band 769. Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag
- Janelle, D. G. (1995). Metropolitan Expansion, Telecommuting, and Transportation. In: Hanson, Susan. (Hg.): The Geography of Urban Transportation. 2. Auflage, New York-London: The Guilford Press, S. 407-434
- Julitz, Lothar (1998). Bestandsaufnahme Deutsche Bahn: Das Abenteuer einer Privatisierung. Frankfurt am Main: Eichborn
- Jurczyk, Karin / Rerrich, Maria S. (Hg.) (1993). Die Arbeit des Alltags. Über wachsende Anforderungen der alltäglichen Lebensführung. Freiburg im Breisgau: Lambertus Verlag
- Jurczyk, Karin / Treutner, Erhard / Voß, G. Günter / Zettel, Ortrud (2000). Die Zeiten ändern sich – Arbeitszeitpolitische Strategien und die Arbeitsteilung der Personen. In: Kudera, Werner / Voß, G. Günter (Hg.): Lebensführung und Gesellschaft. Beiträge zu Konzept und Empirie alltäglicher Lebensführung. Opladen: Leske+Budrich, S. 39 - 62
- Jürgens, Kerstin (2006). Arbeits- und Lebenskraft. Reproduktion als eigensinnige Grenzziehung. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften
- Kaiser, Florian G. (1993). Mobilität als Wohnproblem. Ortsbindung im Licht der emotionalen Regulation. Bern-Berlin-Frankfurt am Main-New York-Paris-Wien: Peter Lang
- Kamp, Ari (2000a). Auf dem Weg zum automobilen Staat. Die Verkehrspolitik der jungen Bundesrepublik Deutschland. In: Werner, Jörg (Hg.): Chronik des deutschen Verkehrs 1949. München: GaraMond Verlag, S. 41-46
- Kamp, Ari (2000b). Reparationsobjekt Reichsbahn. Die Sowjets bauen in der Ostzone auch Niet- und Nagelfestes ab. In: Werner, Jörg (Hg.): Chronik des deutschen Verkehrs 1949. München: GaraMond Verlag, S. 47-53
- Kamps, Hans-Hermann (1984). Arbeitsbelastungen und berufsbedingte Straßenverkehrsunfälle, Teil 1, Wege-, Dienstwege- und Arbeitsunfälle im Straßenverkehr. In: Amtliche Mitteilungen der Bundesanstalt für Arbeitsschutz, Heft 3/Okttober, S. 3-8
- Kant, Immanuel (1797). Die Metaphysik der Sitten in zwei Teilen. 1. Teil: Metaphysische Anfangsgründe der Rechtslehre. Königsberg: Nicolovius
- Kant, Immanuel (1777). Die Metaphysik der Sitten. Werkausgabe, Band VIII. Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag
- Kaestner, Friedrich (1940). Statistik der Pendelwanderungen. In: Burgdoerfer, Friedrich (Hg.): Die Statistik in Deutschland nach ihrem heutigen Stand, Band 1. Berlin: Verlag für Sozialpolitik, Wirtschaft und Statistik Paul Schmidt
- Kaschuba, Wolfgang (1989). Volkskultur und Arbeiterkultur als symbolische Ordnungen. Einige volkskundliche Anmerkungen zur Debatte um Alltags- und Kulturgeschichte. In: Lüdtke, Alf (Hg.): Alltagsgeschichte. Zur Rekonstruktion historischer Erfahrungen und Lebensweisen. Frankfurt am Main-New York: Campus Verlag, S. 191-223
- Kaschuba, Wolfgang (2004). Die Überwindung der Distanz. Zeit und Raum in der europäischen Moderne, Reihe Europäische Geschichte. Frankfurt am Main: Fischer Taschenbuch Verlag
- Kaufmann, Jean Claude (1999). Das verstehende Interview. Theorie und Praxis. Klassische und zeitgenössische Texte der französischsprachigen Humanwissenschaften, Band 14. Konstanz: UVK
- Kaufmann, Vincent (2002). Re-Thinking Mobility. Contemporary Sociology. Burlington: Ashgate Publishing Limited
- Keiler, Peter (1983). Das Aneignungskonzept A. N. Leontjews. Entstehungsgeschichte, Problematik und Perspektiven. In: Forum Kritische Psychologie, Band 12, Entwicklungstheorie, Methodendiskussion, Theorie/Praxis. Berlin: Argument-Verlag, S. 89-122

- Keiler, Peter (1988). Betrifft: „Aneignung“. In: Forum Kritische Psychologie, Band 22, Therapeutisches Denken, Aneignung und Lernen, Persönlichkeit und Widerstand, Eßsucht. Berlin: Argument-Verlag, S. 102-122
- Kelle, Udo (2000). Computergestützte Analyse qualitativer Daten. In: Flick, Uwe / von Kardoff, Ernst / Steinke, Ines (Hg.): Qualitative Forschung. Ein Handbuch, rowohlt's enzyklopädie. Reinbek: Rowohlt, S. 485 – 502
- Kelle, Udo / Kluge, Susanne (1999). Vom Einzelfall zum Typus. Fallvergleich und Fallkontrastierung in der qualitativen Sozialforschung, Qualitative Forschung, Band 4. Opladen: Leske+Budrich
- Kesselring, Sven (2001a). Mobile Politik. Ein soziologischer Blick auf Verkehrspolitik in München. Berlin: edition sigma
- Kesselring, Sven (2001b). Beweglichkeit ohne Bewegung. In: Mitbestimmung, 54, Heft 9, S. 10-14
- Kesselring, Sven / Moritz, Eckehard F. / Petzel, Wolfram / Vogl, Gerlinde (2003). Kooperative Mobilitätspolitik: Theoretische, empirische und praktische Perspektiven am Beispiel München und Frankfurt, Rhein/Main, Heft 3. München
- Kirchhöfer, Dieter (2000). Alltagsbegriffe und Alltagstheorien im Wissenschaftsdiskurs. In: Voß, G. Günter / Holly, Werner / Boehnke, Klaus (Hg.): Neue Medien im Alltag. Begriffsbestimmungen eines interdisziplinären Forschungsfeldes. Opladen: Leske+Budrich, S. 13-30
- Klappenbach, Ruth / Steinitz, Wolfgang (Hg.) (1964). Wörterbuch der deutschen Gegenwartssprache. 2. Band, Deutsch – Glauben. Berlin: Akademie-Verlag
- Klaus, Peter (1984). Service-Qualität im öffentlichen Personenverkehr: Ein ‚retrograder‘ Ansatz zur Analyse und Veränderung. In: Zeitschrift für öffentliche und gemeinnützige Unternehmen, Band 7, Heft 1, S. 54-73
- Kleemann, Frank (2005). Die Wirklichkeit der Teleheimarbeit. Eine arbeitssoziologische Untersuchung. Berlin: edition sigma
- Kleemann, Frank / Matuschek, Ingo / Voß, G. Günter (2003). Subjektivierung von Arbeit – Ein Überblick zum Stand der Diskussion. In: Moldaschl, Manfred / Voß, G. Günter (Hg.): Subjektivierung von Arbeit, Reihe Arbeit, Innovation und Nachhaltigkeit, Band 2. München-Mering: Rainer Hampp Verlag
- Klewe, Heinz (1996). Mobilitätsberatung – Mobilitätsservice. Stand und Perspektive einer neuen Dienstleistung. In: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, 13. Ergänzungslieferung, Nr. 3, S. 1-14
- Klima-Bündnis/Alianza del Clima e.V. (2003a). Handlungsleitfaden Mobilitätsmanagement für Betriebe. Frankfurt am Main
- Klima-Bündnis/Alianza del Clima e.V. (2003b). Clever & Mobil. Aktionen für Betriebe, Ideen und Anregungen für eine Aktionswoche „Betriebliches Mobilitätsmanagement“. Frankfurt am Main
- Klima-Bündnis/Alianza del Clima e.V. (2003c). Clever mobil und fit zur Arbeit. Eine Klima-Bündnis-Kampagne für mehr Nachhaltigkeit und Effizienz durch betriebliches Mobilitätsmanagement. Frankfurt am Main
- Kluß, Rudolf (1920). Die Bahnwanderungen der pfälzischen Arbeiter zwischen Wohn- und Arbeitsort. Beiträge zur Statistik Bayerns, Heft 93. München: J. Lindauersche Universitäts-Buchhandlung (Schöpping)
- Knie, Andreas (1999). Eigenzeit und Eigenraum. Zur Dialektik von Mobilität und Verkehr. In: Soziale Welt, 47, Heft 1, S. 39-54
- Knie, Andreas (2007). Ergebnisse und Probleme sozialwissenschaftlicher Mobilitäts- und Verkehrsforschung. In: Schöller, Oliver / Canzler, Weert / Knie, Andreas (Hg.): Handbuch Verkehrspolitik. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 43-62
- Knuth, Matthias (1998). Von der Lebensstellung zur nachhaltigen Beschäftigungsfähigkeit. Sind wir auf dem Weg zum Hochgeschwindigkeitsarbeitsmarkt? In: Bosch, Gerhard (Hg.): Zukunft der Erwerbsarbeit. Strategien für Arbeit und Umwelt. Frankfurt am Main-New York: Campus Verlag, S. 300-331

- Köhler, Christoph (2007). Unterschriftenliste für einen Arbeits- und Ruhewagen im ICE. Abgerufen am 14.12.2007, http://www.personal.uni-jena.de/~slkoch/bahn_info.htm
- Koenen, Elmar J. (2003). Öffentliche Zwischenräume. Zur Zivilisierung räumlicher Distanzen. In: Krämer-Badoni, Thomas / Kuhm, Klaus (Hg.): Die Gesellschaft und ihr Raum. Raum als Gegenstand der Soziologie, Reihe Stadt, Raum und Gesellschaft, Band 21. Opladen: Leske+Budrich, S. 155-173
- König, Klaus / Benz, Angelika (1997). Zusammenhänge von Privatisierung und Regulierung. In: König, Klaus / Benz, Angelika (Hg.): Privatisierung und staatliche Regulierung. Bahn, Post und Telekommunikation, Rundfunk, Reihe Verwaltungsorganisation, Staatsaufgaben und Öffentlicher Dienst, Band 39. Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft, S. 13-82
- Konrad-Klein, Jochen (2007). Datenschutz und Sicherheit bei der mobilen Arbeit mit IT. In: Gute Arbeit, 19, Heft 4, S. 19-20
- Konter, Erich (1997). Lebensraum Stadt – Stadt Regulation. Grundlegung einer Planungstheorie und –soziologie, Akademische Abhandlungen zur Raum- und Umweltforschung. Berlin: VWF Verlag für Wissenschaft und Forschung
- Korosec-Serfaty, Perla (1990). Öffentliche Plätze und Freiräume. In: Kruse, Lenelis / Graumann, Carl-Friedrich / Lantermann, Ernst-Dieter (Hg.): Ökologische Psychologie. Ein Handbuch in Schlüsselbegriffen. München: Psychologie Verlags Union, S. 530-540
- Koslowsky, Meni / Kluger, Avraham N. / Reich, Mordechai (1995). Commuting Stress. Causes, Effects, and Methods of Coping, The Plenum Series on Stress and Coping, New York-London: Plenum Press
- Kracke, Rolf / Stölting, Volker (1994). Schienengebundener Verkehr. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hg.): Handwörterbuch der Raumordnung. Hannover: ARL Verlag, S. 841-845
- Kramer, Caroline (Hg.) (2002). FREI-Räume und FREI-Zeiten: Raum-Nutzung und Zeit-Verwendung im Geschlechterverhältnis, Schriften des Heidelberger Instituts für Interdisziplinäre Frauen- und Geschlechterforschung (HIFI) e.V., Band 5. Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft
- Kramer, Caroline (2005). Zeit für Mobilität. Räumliche Disparitäten der individuellen Zeitverwendung für Mobilität in Deutschland. Erdkundliches Wissen, Schriftenreihe für Forschung und Praxis, Band 138. Stuttgart: Franz Steiner Verlag
- Kratzer, Nick (2003). Arbeitskraft in Entgrenzung. Grenzenlose Anforderungen, erweiterte Spielräume, begrenzte Ressourcen, Forschung aus der Hans-Böckler-Stiftung, Band 48. Berlin: edition sigma
- Kratzer, Nick / Döhl, Volker (2000). Flexibilisierung des Fachkräfteeinsatzes. In: Lutz, Burkhardt / Meil, Pamela / Wiener, Bettina (Hg.): Industrielle Fachkräfte für das 21. Jahrhundert. Aufgaben und Perspektiven für die Produktion von morgen, Reihe Veröffentlichungen aus dem ISF München. Frankfurt am Main-New York: Campus Verlag, S. 239-278
- Kratzer, Nick / Sauer, Dieter (2003). Entgrenzung von Arbeit. Konzept, Thesen, Befunde. In: Gottschall, Karin / Voß, G. Günter (Hg.): Entgrenzung von Arbeit und Leben. Zum Wandel der Beziehung von Erwerbstätigkeit und Privatsphäre im Alltag, Arbeit und Leben im Umbruch, Schriftenreihe zur subjektorientierten Soziologie der Arbeit und der Arbeitsgesellschaft, Band 5. München-Mering: Rainer Hampp, S. 87-124
- Krause, Juliane / Schömann, Munira (1999). Mobilität und Rauman eignung von Kindern. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 108. Bremerhaven: Verlag für neue Wissenschaft GmbH
- Kreutzer, Florian / Roth, Silke (Hg.) (2006). Transnationale Karrieren. Biographien, Lebensführung und Mobilität. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften
- Krohn, Olaf (2006a). Ein Zug wird zur Marke. In: mobil. Das Magazin der Bahn, Heft 09, S. 44-46
- Krohn, Wolfgang (1989). Die Verschiedenheit der Technik und die Einheit der Techniksoziologie. In: Weingart, Peter (Hg.): Technik als sozialer Prozeß. Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag, S. 15-43

- Krug, Wilhelm Traugott (1817). System der praktischen Philosophie. Erster Theil. Rechtslehre. Königsberg: August Wilhelm Unzer
- Kruse, Lenelis (1980). Privatheit als Problem und Gegenstand der Psychologie. Bern-Stuttgart-Wien: Verlag Hans Huber
- Kruse, Lenelis (1990). Raum und Bewegung. In: Kruse, Lenelis / Graumann, Carl-Friedrich / Lantermann, Ernst-Dieter (Hg.): Ökologische Psychologie. Ein Handbuch in Schlüsselbegriffen. München: Psychologie Verlags Union, S. 313-324
- Kuckartz, Udo (1999). Computergestützte Analyse qualitativer Daten. Eine Einführung in Methoden und Arbeitstechniken, WV studium, Band 178. Opladen: Westdeutscher Verlag
- Kudera, Werner (1995). Einleitung. In: Projektgruppe „Alltägliche Lebensführung“ (Hg.): Alltägliche Lebensführung. Arrangements zwischen Traditionalität und Modernisierung. Opladen: Leske+Budrich, S. 7-14
- Kudera, Werner / Voß, G. Günter (Hg.) (2000). Lebensführung und Gesellschaft. Beiträge zu Konzept und Empirie alltäglicher Lebensführung. Opladen: Leske+Budrich
- Kudera, Werner / Voß, G. Günter (2000). Alltägliche Lebensführung: Bilanz und Ausblick. In: Kudera, Werner / Voß, G. Günter (Hg.): Lebensführung und Gesellschaft. Beiträge zu Konzept und Empirie alltäglicher Lebensführung. Opladen: Leske+Budrich, S. 11-28
- Kühn, Thomas / Witzel, Andreas (2000). Der Gebrauch einer Textdatenbank im Auswertungsprozess problemzentrierter Interviews. In: Forum Qualitative Sozialforschung (Online Journal), 1, Heft 3, abgerufen am 07.08.2007, <http://www.qualitative-research.net/fqs-texte/3-00/3-00kuehnwitzel-d.pdf>
- Kühne, Thomas (1996). Massenmotorisierung und Verkehrspolitik im 20. Jahrhundert: Technikgeschichte als politische Sozial- und Kulturgeschichte. In: Neue Politische Literatur, 41, Heft 2, S. 196-229
- Kutter, Eckhart (1975). Mobilität als Determinante städtischer Lebensqualität – Situationsanalyse. In: Deutsche Verkehrswirtschaftliche Gesellschaft e. V. & AMK Berlin Ausstellungs-Messe-Kongreß GmbH (Hg.): Verkehr in Ballungsräumen. Städtebau - Mobilität – Energie, Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e.V., Reihe B, Bd. 24. Köln-Berlin, S. 64-76
- Läpple, Dieter (1991). Gesellschaftszentriertes Raumkonzept. Zur Überwindung von physikalisch-mathematischen Raumauffassungen in der Gesellschaftsanalyse. In: Wentz, Martin (Hg.): Stadt-Räume, Die Zukunft des Städtischen, Frankfurter Beiträge, Band 2. Frankfurt am Main-New York: Campus Verlag, S. 35-46
- Läpple, Dieter (1993). Thesen zu einem Konzept gesellschaftlicher Räume. In: Mayer, Jörg (Hg.): Die Aufgeräumte Welt – Raumbilder und Raumkonzepte im Zeitalter globaler Marktwirtschaft. Loccumer Protokolle, Heft 74/92. Rehburg-Loccum: Evangelische Akademie Loccum, S. 29-52
- Läpple, Dieter (1997). Grenzen der Automobilität? In: PROKLA Zeitschrift für Kritische Sozialwissenschaft, 27, Heft 107, S. 195-216
- Lash, Scott / Urry, John (1994). Economies of Signs and Space. London-Thousand Oaks-New Delhi: SAGE Publications
- Lassen, Claus (2006a). Aeromobility and work. In: Environment and planning A, 38, Heft 2, S. 301-312
- Lassen, Claus (2006b). A life in corridors. Social perspectives on aeromobility and work in knowledge organisations. Vortrag im Rahmen der Cosmobilities Conference "Air Time-Spaces: New Methods for Researching Mobilities, 29. und 30. September 2006, Lancaster, S. 110-124
- Lassen, Claus / Laugen, Bjørge Timenes (2003). A critical view on the mobility need in high-competence organisations, Vortrag zur Traffic Conference, 26. bis 28. August, Aalborg, <http://www.trg.dk/td/papers/papers03/traficdage-2003-214.pdf>
- Leontjew, Alexej N. (1967). Die Prinzipien der psychischen Entwicklung des Kindes und das Problem des geistigen Zurückbleibens. In: Leontjew, Alexej N. (Hg.): Probleme der Entwicklung des Psychischen. Berlin: Volk und Wissen

- Leontjew, Alexej N. (1982). Tätigkeit, Bewußtsein, Persönlichkeit. Studien zur Kritischen Psychologie, Band 7. Köln: Pahl-Rugenstein
- Limbourg, Maria / Flade, Antje / Schönharting, Jörg (2000). Mobilität im Kindes- und Jugendalter. Opladen: Leske+Budrich
- Linden, Walter (1966). Dr. Gablers Verkehrs-Lexikon. Wiesbaden: Betriebswirtschaftlicher Verlag Dr. Th. Gabler
- Lips, Michael Alexander (1833). Die Unanwendbarkeit der englischen Eisenbahnen auf Deutschland und deren Einsatz durch Dampffuhrwerke auf verbesserten Chauseen. Marburg: R. G. Elwert
- Löffler, Klara (2002). Bewegte Zeiten? Hinweise aus dem Reich der niederen Mythologien. In: Gruber, Sabine / Löffler, Klara / Thien, Klaus (Hg.): Bewegte Zeiten. Arbeit und Freizeit nach der Moderne. München-Wien: Profil Verlag, S. 213-224
- Lohr, Karin / Nickel, Maria (Hg.) (2005). Subjektivierung von Arbeit. Riskante Chancen. Münster: Westfälisches Dampfboot
- Löw, Martina (2001). Raumsoziologie. Reihe suhrkamp taschenbuch wissenschaft, Band 1506. Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag
- Lübbe, Hermann (1993). Mobilität. Verkürzter Aufenthalt in der Gegenwart. In: Schaufler, Hermann (Hg.): Mobilität und Gesellschaft. Hintergründe und Lösungen unserer Verkehrsprobleme. Landshut am Lech: mvv-Verlag, S. 141-153
- Lüders, Christian (2000). Beobachten im Feld und Ethnographie. In: Flick, Uwe / von Kardorff, Ernst / Steinke, Ines (Hg.). Qualitative Forschung. Ein Handbuch. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt Taschenbuch Verlag, S. 384-401
- Lüdtke, Alf (1989). Einleitung: Was ist und wer treibt Alltagsgeschichte. In: Lüdtke, Alf (Hg.): Alltagsgeschichte. Zur Rekonstruktion historischer Erfahrungen und Lebensweisen. Frankfurt am Main-New York: Campus Verlag, S. 9 - 47
- Luhmann, Niklas (1996). Soziale Systeme. Grundriß einer allgemeinen Theorie, 6. Auflage, Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag
- Lutz, Burkart / Kreuz, Dieter (1968). Wochenendpendler. Eine Extremform des Erwerbsverhaltens in wirtschaftlich schwachen Gebieten, dargestellt am Beispiel Ostbayerns. München: Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung
- Lyman, Stanford M. / Scott, Marvin B (1967). Territoriality: A neglected sociological dimension. In: Social Problems, 15, Heft 2, S. 236-249
- Lyons, Glenn / Urry, John (2004). The use and value of travel time. Unpublished Paper
- Lyons, Glenn / Urry, John (2005). Travel time use in the information age. Transportation Research A: Policy and Planning, 39, Heft 2-3, S. 257-276
- Lyons, Glenn / Jain, Juliet / Holley, David (2007). The use of travel time by rail passengers. In: Transportation Research A: Policy and Planning, 41, Heft 1, S. 107-120
- Magenau, Jörg (2004). Stadtflucht am Freitag. Viele Pendler – darunter Politiker und Prominente – verlassen am Wochenende Berlin, um am Montag wieder anzureisen. Der Bahnhof Zoo wird zur Drehscheibe. In: Mobil. Das Magazin der Bahn, Heft 12, S. 40-43
- Mahmassani, Hansi S. (1997). Dynamics of commuter behavior: Recent research and continuing challenges. In: Stopher, Peter / Lee-Gosselin, Martin (Hg.): Understanding travel behaviour in an era of change. Oxford-New York-Tokyo: Elsevier Science Ltd., S. 279-313
- Mannheim, Karl (1964). Wissenssoziologie. Berlin-Neuwied: Hermann Luchterhand Verlag GmbH
- Manz, Wilko / Wittowsky, Dirk (2007). Fernpendeln – mit welchem Verkehrsmittel? Fallstudie aus der Region Rhein-Main zur Situation und Reagibilität in der Verkehrsmittelnutzung. In: Internationales Verkehrswesen, 59, Heft 9, S. 400-403
- Marx, Karl (1971). Nationalökonomie und Philosophie. In: Marx, Karl: Die Frühschriften, herausgegeben von Siegfried Landshut. Kröners Taschenbuchausgabe, Band 209. Stuttgart: Alfred Kröner Verlag, S. 225 - 316
- Marx, Karl (1974). Grundrisse der Kritik der Politischen Ökonomie (Rohentwurf). Berlin: Dietz Verlag, orig. 1857/1858

- Marx, Karl (1976). Zur Kritik der politischen Ökonomie (Manuskript 1861-1863), Teil 1. In: Karl Marx Friedrich Engels Gesamtausgabe (MEGA), Zweite Abteilung, Band 3. Berlin: Dietz Verlag
- Marx, Karl (1989a). Das Kapital. Kritik der politischen Ökonomie. Erster Band, Buch I, Der Produktionsprozeß des Kapitals, 33. Auflage. Berlin: Dietz Verlag (orig. 1867)
- Marx, Karl (1989b). Das Kapital. Kritik der politischen Ökonomie. Zweiter Band, Buch II, Der Zirkulationsprozeß des Kapitals, 29. Auflage. Berlin: Dietz Verlag (orig. 1893)
- Matuschek, Ingo (1999). Zeit und Devianz. Zeitorientierung, Langeweile und abweichendes Verhalten bei Jugendlichen. <http://dochoost.rz.hu-berlin.de/dissertationen/matuschek-ingo>
- Matuschek, Ingo (2005). Interaktionskontrolle bei leitfadenorientierten Interviews. Zur rekonstruktiven Auswertung einer vorstrukturierten Empirie. In: Boes, Andreas / Pfeiffer, Sabine (Hg.): Informationsarbeit neu verstehen. Methoden zur Erfassung informatisierter Arbeit, Reihe ISF Forschungsberichtes. München: Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung
- McGraw, Lori A. / Zvonkovics, Anisa M. / Walker, Alexis J. (2000). Studying postmodern families: A feminist analysis of ethical tensions in work and family research. In: Journal of Marriage and Family, 62, Heft 1, S. 68-77
- Meffert, Heribert/ Perrey, Jesko/ Schneider, Helmut (2000). Grundlagen marktorientierter Unternehmensführung im Verkehrsdienstleistungsbereich. In: Meffert, Heribert (Hg.): Verkehrsdienstleistungsmarketing. Marktorientierte Unternehmensführung bei der Deutschen Bahn AG. Wiesbaden: Gabler, S. 1-56
- Melchers, Christoph (1983). Psychologische Probleme der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel. In: Zwischenschritte, 2, Heft 2, S. 11-21
- Merleau-Ponty, Maurice (1966). Phänomenologie der Wahrnehmung. Phänomenologisch-Psychologische Forschungen, Band 7. Berlin: Walter de Gruyter & Co.
- Meschenmoser, Helmut (2003). Geschichte der deutschen Eisenbahn. Epoche V: bis 1945 bis 1992, Bundesbahn (BRD) – Reichsbahn (DDR). In: Verkehrswerkstatt.de, abgerufen am 28.06.2005, www.bics.be.schule.de/son/verkehr/eisenbah/geschich/eges05.htm
- Miller, Rudolf (1990). Territorialität. In: Kruse, Lenelis / Graumann, Carl-Friedrich / Lantermann, Ernst-Dieter (Hg.): Ökologische Psychologie. Ein Handbuch in Schlüsselbegriffen. München: Psychologie Verlags Union, S. 333-338
- Minssen, Heiner (2000). Begrenzte Entgrenzungen. Wandlungen von Organisation und Arbeit. Berlin: edition sigma
- Minssen, Heiner (2006). Arbeits- und Industriesoziologie. Eine Einführung. Frankfurt am Main-New York: Campus Verlag
- Moldaschl, Manfred / Sauer, Dieter (2000). Internalisierung des Marktes – Zur neuen Dialektik von Kooperation und Herrschaft. In: Minssen, Heiner (Hg.): Begrenzte Entgrenzungen. Wandlungen von Organisation und Arbeit. Berlin: edition sigma, S. 205-224
- Moldaschl, Manfred / Schultz-Wild, Rainer (1994). Einführung: Arbeitsorientierte Rationalisierung. In: Moldaschl, Manfred / Schultz-Wild, Rainer (Hg.): Arbeitsorientierte Rationalisierung. Frankfurt am Main-New York: Campus Verlag, S. 9-31
- Moldaschl, Manfred / Voß, G. Günter (Hg.) (2003). Subjektivierung von Arbeit, Reihe Arbeit, Innovation und Nachhaltigkeit, Band 2. München-Mering: Rainer Hampp Verlag
- Morse, J. M. (1994). Designing Funded Qualitative Research. In: Denzin, N. K. / Lincoln, Y. S. (Hg.). Handbook of Qualitative Research. Thousand Oaks-London-New Delhi: Sage, S. 220-235
- Müller, Guido (2001a). Betriebliches Mobilitätsmanagement. Status Quo einer Innovation in Deutschland und Europa unter besonderer Berücksichtigung der Kooperation von Unternehmen und Kommune. Dortmund: ILS
- Müller, Guido (2001b). „Betriebliches Mobilitätsmanagement“. Status Quo einer Innovation in Deutschland und Europa, Veröffentlichungen des Referats für Arbeit und Wirtschaft, Band 133. München
- Müller, Guido / Stiewe, Mechthild (2005). Rahmenbedingungen für das betriebliche Mobilitätsmanagement. Ergebnisse einer Expertenbefragung. Dortmund: ILS

- Nave-Herz, Rosemarie / Onnen-Iseman, Corinna / Oßwald, Ursula (1996). Die hochtechnisierte Reproduktionsmedizin. Strukturelle Ursachen ihrer Verbreitung und Anwendungsinteressen der beteiligten Akteure, Edition Sozialwissenschaften & Gesellschaftspolitik. Bielefeld: Kleine Verlag
- Necati, Lale (2005). Gleitzeit. In: Preis, Ulrich (Hg.): Innovative Arbeitsformen. Flexibilisierung von Arbeitszeit, Arbeitsentgelt, Arbeitsorganisation. Köln: Schmidt Verlag, S. 197-224
- Nellner, Werner (1956). Die Pendelwanderung in der Bundesrepublik Deutschland, ihre statistische Erfassung und kartographische Darstellung. In: Bundesanstalt für Landeskunde (Hg.): Berichte zur Deutschen Landeskunde, Band 17. Remagen: Selbstverlag der Bundesanstalt für Landeskunde, S. 229-253
- Neutsch, Cornelius / Witthöft, Harald (1999). Kaufleute zwischen Markt und Messe. In: Bausinger, Hermann / Beyrer, Klaus (Hg.): Reisekultur: von der Pilgerfahrt zum modernen Tourismus. 2. Auflage. München: Beck Verlag, S. 75-82
- Nowotny, Helga (1993). Eigenzeit. Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag
- O.V. (1997). "Langer Atem". Bahn-Chef Heinz Dürr über den schwierigen Weg zum Unternehmen. In: Managermagazin, 27, Heft 2, S. 44
- Obermaier, Dorothee (1980). Möglichkeiten und Restriktionen der Aneignung städtischer Räume. Dortmunder Beiträge zur Raumplanung, Band 14. Dortmund: IfR
- Oeltze, Sven / Bracher, Tilman / Dreger, Christian / Eichmann, Volker / Heller, Jochen / Lohse, Dieter / Ludwig, Udo / Schwarzlose, Ilka / Wauer, Sebastian / Zimmermann, Frank (2007). Mobilität 2050. Szenarien der Mobilitätsentwicklung unter Berücksichtigung von Siedlungsstrukturen bis 2050, Edition Difu – Stadt, Forschung, Praxis, Band 1. Berlin: Difu
- Oettle, Karl (1981). Ökonomische Probleme des öffentlichen Verkehrs: Ausgewählte Beiträge zu wirtschaftlichen Gegenwarts- und Zukunftsfragen öffentlicher Verkehrsbetriebe und Verkehrsverwaltungen, Schriften zur öffentlichen Verwaltung und öffentlichen Wirtschaft, Band 28. Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft
- Ohler, Norbert (2004). Reisen im Mittelalter. 4. Auflage. Düsseldorf-Zürich: Artemis & Winkler Verlag
- OnFormA (2007). Online-Forum mobiles Arbeiten. Aktuell: Online-Umfrage für mobile Beschäftigte! Abgerufen am 30.03.2007, <http://www.onforma.de>
- Opdenakker, Raymond (2006). Advantages and Disadvantages of Four Interview Techniques in Qualitative Research. In: Forum Qualitative Research, 7, Nummer 4, Art. 11 – September, <http://www.qualitative-research.net/fqs-texte/4-06/06-4-11-e.htm>
- Ott, Erich (1990). Pendlerprobleme in der Region Fulda. Eine empirische Untersuchung zu arbeitsbedingtem Pendeln zwischen der Wohnregion Fulda/Osthessen und dem Arbeitsort im Rhein-Main-Gebiet. In: Ott, Erich (Hg.): Arbeitsbedingtes Pendeln. Entwicklungen und Probleme einer besonders belasteten Arbeitnehmergruppe. Marburg: Verlag Arbeit & Gesellschaft, S. 147-201
- Ott, Erich / Gerlinger, Thomas (1992). Die Pendlergesellschaft. Zur Problematik der fortschreitenden Trennung von Wohn- und Arbeitsort. Köln: Bund-Verlag
- Páez, Antonio / Scott, Darren M. (2007). Social influence on travel behavior: a simulation example of the decision to telecommute. In: Environment and Planning A, 39, Heft 3, S. 647-665
- Paulu, Constance (2001). Mobilität und Karriere. Eine Fallstudie am Beispiel einer deutschen Großbank. Gabler Edition Wissenschaft, Bank- und Finanzwirtschaft, Wiesbaden: Deutscher Universitätsverlag
- Perrow, Charles (1989). Normale Katastrophen. Die unvermeidlichen Risiken der Großtechnik. Frankfurt am Main: Campus Verlag
- Petermann, Christoph (2005). Pendeln schadet Ihrer Gesundheit. In: Der Arbeitsmarkt. Fachzeitschrift für Arbeit und Beschäftigung, Nr. 7, S. 36-38
- Pirath, Carl (1949). Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft. 2. Auflage. Berlin-Göttingen-Heidelberg: Springer Verlag

- Pöllmann, Ludwig / Moog, Rudolf (1996). Individuelle Unterschiede in den Wegezeiten von langjährigen Berufspendlern. In: Münzberger, Ekkehard (Hg.): Die Stellung der Arbeitsphysiologie in der heutigen Arbeitsmedizin. Begutachtung in der Arbeitsmedizin und Umweltmedizin, Dokumentationsband über die 36. Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für Arbeitsmedizin und Umweltmedizin e.V. in Wiesbaden vom 6. bis 9. Mai 1996. Fulda: Rindt-Druck, S. 103-106
- Pongratz, Hans J. / Voß, G. Günter (2003). Arbeitskraftunternehmer. Erwerbsorientierungen in entgrenzten Arbeitsformen. Forschung aus der Hans-Böckler-Stiftung, Band 47. Berlin: edition sigma
- Poppitz, Angela (2003). Zugbegleiter und Dienstleistungsarbeit - ein doppelter Balanceakt. In: Arbeit, 12, Heft 2, S. 99-111
- Poppitz, Angela / Brückner, Eva (2004). „Aber die stehen halt vorne dran“ – Über Gefühlsarbeit im Zugbegleitdienst der Bahn. In: Dunkel, Wolfgang / Voß, G. Günter (Hg.): Dienstleistung als Interaktion. Beiträge aus einem Forschungsprojekt Altenpflege – Deutsche Bahn – Call Center, Reihe Arbeit und Leben im Umbruch, Band 5. München-Mering: Rainer Hampp Verlag, S. 105-132
- Poppitz, Angela (2006). Interaktionsarbeit im Zugabteil – Unsicherheiten bei Dienstleistungsinteraktionen. In: Böhle, Fritz / Glaser, Jürgen (Hg.): Arbeit in der Interaktion – Interaktion als Arbeit. Arbeitsorganisation und Interaktionsarbeit in der Dienstleistung. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 235-248
- Predöhl, Andreas (1958). Verkehrspolitik. Grundriß der Sozialwissenschaft, Band 15. Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht
- Pressedienst der ÖTV-Hauptversammlung (1996). ÖTV-Vorschlag: Jobticket in den Manteltarifvertrag. In: Rubelt, Jürgen / Skrabs, Sylvia (Hg.): Jobticket – eine Alternative. Gewollt, versucht, verhindert. Berlin, S. 44
- Preuß, Erich (2000). Eisenbahner: Ein Traumberuf im Wandel der Zeiten. München: GeraMond Verlag
- Preuß, Erich (2001). Die zerrissene Bahn. 1990 – 2000, Tatsachen, Legenden, Hintergründe. Stuttgart: Transpress Verlag
- Projektgruppe „Alltägliche Lebensführung“ (Hg.) (1995). Alltägliche Lebensführung. Arrangements zwischen Traditionalität und Modernisierung. Opladen: Leske+Budrich
- Prüver, Christina (2004). Erfolgreich, mobil, aber unglücklich. Führungskräfte nehmen immer weitere Arbeitswege in Kauf / Streß durch Wochenendbeziehungen. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung, 55, Nr. 212, S. 53
- Rammler, Stephan (1999). Die Wahlverwandtschaft von Moderne und Mobilität – Vorüberlegungen zu einem soziologischen Erklärungsansatz der Verkehrsentsstehung. In: Buhr, Regina / Canzler, Weert / Knie, Andreas / Rammler, Stephan (Hg.): Bewegende Moderne. Fahrzeugverkehr als soziale Praxis. Berlin: edition sigma, S. 39-72
- Rammler, Stephan (2001). Mobilität in der Moderne. Geschichte und Theorie der Verkehrssoziologie. Berlin: edition sigma
- Raux, Charles / Andan, Odile (1997). Residential Mobility and Daily Mobility: What are the ties? In: Stopher, Peter / Lee-Gosselin, Martin (Hg.): Understanding travel behaviour in an era of change. Oxford-New York-Tokyo: Elsevier Science Ltd., S. 29-52
- Redaktion BahnZeit (2003a). Automaten im Zug: Reisende setzen auf flexible Technik. In: BahnZeit, Heft 02, S. 6
- Redaktion BahnZeit (2003b). Mitarbeiter vermissen Lob und Anerkennung. Stichprobenbefragung im Personenverkehr – Bahner zeigen Handlungsbedarf auf. In: BahnZeit, Heft 5, S. 11
- Redaktion BahnZeit (2005a). Der DB-Konzern stellt sich neu auf. In: BahnZeit, Heft 04, S. 3
- Redaktion BahnZeit (2005b). „Ich bin ehrlich schwer begeistert“. Der erste redesignte ICE 1 ist wieder im Einsatz: Einige Zugbegleiter sind bereits mit ihm gefahren. Wie finden sie ihn? In: BahnZeit, Heft 09, S. 4
- Redaktion DB Welt (2006). Autofahrer steigen auf die Bahn um. In: DB Welt Mobility Networks Logistics, Heft 07, S. 2

- Redaktion Der Mobilitätsmanager (2007a). Viel Reisestress für Mini-Resultate. In: Der Mobilitätsmanager, Heft 10, S. 24
- Redaktion Der Mobilitätsmanager (2007b). ICE & Co. fliegen Jets davon. In: Der Mobilitätsmanager, Heft 11, S. 12-14
- Redaktion sueddeutsche.de (2004). Ist der Mensch zum Pendeln gemacht? Pendler verbringen im Schnitt mehr als sieben Jahre in der Bahn. Ein Interview über die Auswirkungen täglichen Pendelns. In: sueddeutsche.de vom 23.04.2004, abgerufen am 23.04.2004, <http://www.sueddeutsche.de/jobkarriere/erfolgsgeld/artikel/685/30655/print.html>
- Remy, Jean (2000). Métropolisation et diffusion de l'urbain: les ambiguïtés de la mobilité. In: Bennet, Michel / Desjeux, Dominique (Hg.): Les territoires de la mobilité. Paris: PUF, S. 171-188
- Renner, Andreas (1992). Dienstleistungsarbeit bei der Bundesbahn – Am Beispiel der ZugbegleiterInnen im IC-/EC-Dienst. In: Arbeit, 1, Heft 4, S. 331-351
- Rerrich, Margit (2000). Zusammenfügen, was auseinanderstrebt: zur familialen Lebensführung von Berufstätigen. In: Kudera, Werner / Voß, G. Günter (Hg.): Lebensführung und Gesellschaft. Beiträge zu Konzept und Empirie alltäglicher Lebensführung. Opladen: Leske+Budrich, S. 247-266
- Rieder, Kerstin / Poppitz, Angela / Dunkel, Wolfgang (2002). Kundenorientierung und Kundenkontrolle im Zugbegleitedienst. In: WSI-Mitteilungen, 55, Heft 9, S. 505-509
- Rinderspacher, Jürgen P. (1985). Gesellschaft ohne Zeit. Individuelle Zeitverwendung und soziale Organisation der Arbeit, Schriften des Wissenschaftszentrums Berlin, Internationales Institut für Vergleichende Gesellschaftsforschung/Arbeitspolitik. Frankfurt am Main-New York: Campus Verlag
- Röhr, Werner (1979). Aneignung und Persönlichkeit. Studie über die theoretisch-methodologische Bedeutung der marxistisch-leninistischen Aneignungsauffassung für die philosophische Persönlichkeitstheorie, Schriften zur Philosophie und ihrer Geschichte, Band 23. Berlin: Akademie-Verlag
- Roehling, P.V. / Bultman, M. (2002). Does Absence Make the Heart Grow Fonder? Work-Related Travel and Marital Satisfaction. In: Sex Roles, 46, Heft 9/10, S. 279-293
- Rosenberg, Hans (1968). Der weltwirtschaftliche Struktur- und Konjunkturwandel von 1848-1857. In: Böhme, Helmut (Hg.): Probleme der Reichsgründungszeit 1848 – 1879, Neue Wissenschaftliche Bibliothek, Band 26. Köln-Berlin: Kiepenheuer & Witsch
- Rosenmayr, Leopold (1972). Illusion und Realität der Freizeit. In: Scheuch, Erwin K. / Meyersohn, Rolf (Hg.): Soziologie der Freizeit. Neue Wissenschaftliche Bibliothek, Band 46. Köln: Verlag Kiepenheuer & Witsch, S. 219-229
- Rössler, Beate (2001). Der Wert des Privaten. Suhrkamp Taschenbuch, Wissenschaft 1530, Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag
- Rubelt, Jürgen / Skrabs, Sylvia (Hg.) (1996). Jobticket – eine Alternative. Gewollt, versucht, verhindert. Berlin
- Sachs, Wolfgang (1990). Die Liebe zum Automobil: Ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche. Reinbek bei Hamburg
- Sacks, Harvey / Schegloff, Emanuel A. / Jefferson, Gail (1974). A Simplest Systematics for the Organization of Turn-Taking for Conversation. In: Language, 50, Heft 4, S. 696-735
- Sanders, Daniel (1865). Wörterbuch der Deutschen Sprache. Mit Belegen von Luther bis auf die Gegenwart. Leipzig: Wigand Verlag
- Sauer, Dieter (2005). Arbeit im Übergang. Zeitdiagnosen. Hamburg: VSA-Verlag
- Sauer, Dieter / Döhl, Volker (1997). Die Auflösung des Unternehmens? Entwicklungstendenzen der Unternehmensreorganisation in den 90er Jahren. In: ISF München, INEFES Stadtbergen, IfS Frankfurt am Main, SOFI Göttingen (Hg.): Jahrbuch Sozialwissenschaftliche Technikberichterstattung 1996. Berlin: edition sigma, S. 19-76
- Schäfer, Annette (2005). Pendeln. Der mobile Albtraum. In: Gehirn & Geist. Das Magazin für Psychologie und Hirnforschung, Heft 4, S. 20-24
- Schäuble, Gerhard (1985). Zur Konstruktion der Zeit. Forschungsgruppe Arbeitszeit und Lebenszeit. Forschungsberichte und Arbeitspapiere, Band 1. Bremen: Universitätsverlag

- Schatzmann, Leonard / Strauss, Anselm (1973). *Field Research. Strategies for a Natural Sociology*. Englewood Cliffs: Prentice Hall
- Scheiner, Joachim (2004). Aktionsräume älterer Menschen in der Freizeit. Räumliche, soziale und biographische Bezüge. In: *Raumplanung*, Heft 114/115, S. 137-142
- Scheiner, Joachim (2006). Does Individualisation of Travel Behavior Exist? Determinants and Determination of Travel Partizipation and Mode Choice in West Germany, 1976-2002. In: *Die Erde*, 137, Heft 4, S. 353-377
- Schivelbusch, Wolfgang (2007). *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*. 4. Auflage. Frankfurt am Main: Fischer Taschenbuchverlag
- Schleicherhacher, Friedrich Daniel Ernst (1990). *Ethik*. Hamburg: Meiner, orig. 1812/13
- Schmalzle, Bernhard / Merkl, Andreas / Imbery, Holger (2004). Flexible Office, Desk Sharing und Hoteling – Hotelservice auch im Büro. In: Schmalzle, Bernhard (Hg.): *Arbeit und elektronische Kommunikation der Zukunft. Methoden und Fallstudien zur Optimierung der Arbeitsplatzgestaltung*. Berlin-Heidelberg-New York-Hongkong-London-Mailand-Paris-Tokio: Springer Verlag, S. 265-284
- Schmalzle, Bernhard / Imbery, Holger / Merkl, Andreas (2004). Mobile Office – Arbeit in Bewegung. In: Schmalzle, Bernhard (Hg.): *Arbeit und elektronische Kommunikation der Zukunft. Methoden und Fallstudien zur Optimierung der Arbeitsplatzgestaltung*. Berlin-Heidelberg-New York-Hongkong-London-Mailand-Paris-Tokio: Springer Verlag, S. 249-263
- Schmierl, Klaus (1995). *Umbrüche in der Lohn- und Tarifpolitik – Neue Entgeltsysteme bei arbeitskraftzentrierter Rationalisierung in der Metallindustrie*. Frankfurt am Main-New York: Campus Verlag
- Schneider, Reto U. (2000). Nomaden am Schreibtisch. In: *NZZ Folio*, Beilage zur Neuen Züricher Zeitung, Heft 1, S. 26-30
- Schneider, Norbert F. / Hartmann, Kerstin / Limmer, Ruth (2001). Berufsmobilität und Lebensform. Sind berufliche Mobilitätserfordernisse in Zeiten der Globalisierung noch mit Familie vereinbar? *Ifb-Materialien*, Band 8. Bamberg: ifb
- Schneider, Norbert F. / Limmer, Ruth / Ruckdeschel, Kerstin (2002). *Mobil, flexibel, gebunden. Familie und Beruf in der mobilen Gesellschaft*. Frankfurt am Main-New York: Campus Verlag
- Schöller, Oliver / Canzler, Weert / Knie, Andreas (2007). *Handbuch Verkehrspolitik*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften
- Schöller, Peter (1956). Die Pendelwanderung als geographisches Problem. In: Bundesanstalt für Landeskunde (Hg.): *Berichte zur Deutschen Landeskunde*. Band 17, Remagen: Selbstverlag der Bundesanstalt für Landeskunde, S. 253-265
- Schönberger, Klaus (2004). „Ab Montag wird nicht mehr gearbeitet!“ Selbstverwertung und Selbstkontrolle im Prozess der Subjektivierung von Arbeit. In: Huber, Birgit / Hirschfelder, Gunther (Hg.): *Die Virtualisierung der Arbeit. Zur Ethnographie neuer Arbeits- und Organisationsformen*. Frankfurt am Main-New York: Campus Verlag, S. 239-266
- Schönberger, Klaus / Springer, Stefanie (Hg.) (2003). *Subjektiverte Arbeit. Mensch, Organisation und Technik in einer entgrenzten Arbeitswelt*. Frankfurt am Main-New York: Campus Verlag
- Schönhammer, Rainer (1991). *In Bewegung. Zur Psychologie der Fortbewegung, Reihe Quintessenz der umweltpsychologischen Forschung*, Band 1. München: Quintessenz Verlags-GmbH
- Schönhammer, Rainer (1997). Psychologie von Verkehr und Mobilität. In: Dienel, Hans-Liudger / Trischler, Helmuth (Hg.): *Geschichte der Zukunft des Verkehrs. Verkehrskonzepte von der Frühen Neuzeit bis zum 21. Jahrhundert*. Frankfurt-New York: Campus Verlag, S. 59-76
- Schrader, Christopher (2007). Telefonieren im Flugzeug. Nie wieder unerreichbar. In: *sueddeutsche.de*, abgerufen am 31.01.2007, <http://www.sueddeutsche.de/reise/artikel/270/98172/article.html>, S. 1-4

- Schroer, Markus (2003). Raumkörper und Körperraum – zwischen Öffnung und Schließung. In: Krämer-Badoni, Thomas. / Kuhm, Klaus (Hg.): Die Gesellschaft und ihr Raum. Raum als Gegenstand der Soziologie, Reihe Stadt, Raum und Gesellschaft, Band 21. Opladen: Leske+Budrich, S. 73-92
- Schuller, Martin / Lepori, Benedetto / Kaufmann, Vincent / Joye, Dominique (1997). Eine integrative Sicht des Mobilität – Im Hinblick auf ein neues Paradigma des Mobilitätsforschung. Bern: Schweizerischer Wissenschaftsrat
- Schulz, Torsten (2005). Mobiles Arbeiten und verändertes Arbeitsbewusstsein. In: Computer-Fachwissen, 14, Heft 7-8, S. 4-6
- Schumann, Michael / Kuhlmann, Martin / Sanders, Frauke / Sperling, Hans Joachim (2005). Antitayloristisches Fabrikmodell-AUTO 5000 bei Volkswagen. In: WSI-Mitteilungen, 58, Heft 1, S. 3-10
- Schütz, Alfred (1960). Der sinnhafte Aufbau der sozialen Welt. Eine Einleitung in die verstehende Soziologie. Wien: Springer Verlag
- Schütze, Fritz (1987). Das narrative Interview in Interaktionsfeldstudien – erzähltheoretische Grundlagen. Studienbrief der Fernuniversität Hagen, Teil 1. Hagen
- Schultz-Gambard, Jürgen (1990). Persönlicher Raum. In: Kruse, Lenelis / Graumann, Carl-Friedrich / Lantermann, Ernst-Dieter (Hg.): Ökologische Psychologie. Ein Handbuch in Schlüsselbegriffen. München: Psychologie Verlags Union, S. 325-332
- Seifert, Hartmut / Welsch, Johann (1999). Neue Technik und Arbeitszeiten in veränderten Arbeitswelten? In: Büssing, André / Seifert, Hartmut (Hg.): Die „Stechuhr“ hat ausgedient. Flexiblere Arbeitszeiten durch technische Entwicklungen. Forschung der Hans-Böckler-Stiftung, Band 12. Berlin: edition sigma, S. 49-72
- Sellmair, Nikola (2004). Mobilität: Heute hier, morgen fort. In: stern.de vom 02.06.2004, abgerufen am 02.06.2004, <http://www.stern.de/wirtschaft/unternehmen/magazin/index.html?id=524787>
- Sennett, Richard (1983). Verfall und Ende des öffentlichen Lebens. Die Tyrannei der Intimität. Frankfurt am Main: S. Fischer Verlag
- Sheller, Mimi / Urry, John (2006). The new mobilities paradigm. In: Environment and Planning A, 38, Heft 2, S. 207-226
- Siefke, Andreas (2000). Zufriedenheit mit Bahnreisen – Phasenorientierte Operationalisierung und Erklärung der Kundenzufriedenheit im Verkehrsdienstleistungsbereich auf empirischer Basis. In: Meffert, Heribert (Hg.): Verkehrsdienstleistungsmarketing. Marktorientierte Unternehmensführung bei der Deutschen Bahn AG. Wiesbaden: Gabler Verlag, S. 167-226
- Siegmann, Jürgen (2005). Schienenverkehr. In: Arbeitskreis für Raumordnung und Landesplanung (ARL) (Hg.): Handwörterbuch der Raumordnung. Hannover: ARL-Verlag
- Simmel, Georg (1923). Soziologie. Untersuchungen über die Formen der Vergesellschaftung. 3. Auflage. Berlin: Duncker & Humblot 1968
- Simmel, Georg (1992). Soziologie. Untersuchungen über die Formen der Vergesellschaftung, Georg Simmel Gesamtausgabe, Band 11. Frankfurt am Main: Suhrkamp
- Skowronek, Andreas (2005). Mobile Arbeitszeiterfassung. In: Computer-Fachwissen, 14, Heft 7-8, S. 45-47
- Sobiech, Gabriele (2002). Die Aneignung von (Sport-)Spiel-Räumen im Geschlechterverhältnis. In: Kramer, Caroline (Hg.): FREI-Räume und FREI-Zeiten: Raum-Nutzung und Zeit-Verwendung im Geschlechterverhältnis. Schriften des Heidelberger Instituts für Interdisziplinäre Frauen- und Geschlechterforschung (HIFI) e.V., Band 5. Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft, S. 35-48
- Sodeur, Wolfgang (1974). Empirische Verfahren zur Klassifikation. Studienskripten zur Soziologie. Stuttgart: B. G. Teubner
- Sorokin, Pitirim A. / Merton, Robert K. (1937). Social Time: A Methodological and Functional Analysis. In: The American Journal of Sociology, 42, Heft 5, S. 615-629

- Statistisches Bundesamt (Hg.) (1991). Bevölkerung und Erwerbstätigkeit. Volkszählung vom 25. Mai 1987, Fachserie 1, Heft 9: Pendler, Teil 1: Ausgewählte Strukturdaten. Stuttgart: Metzler-Poeschel
- Statistisches Bundesamt (Hg.) (1991). Bevölkerung und Erwerbstätigkeit. Volkszählung vom 25. Mai 1987, Fachserie 1, Heft 9: Pendler, Teil 2: Berufs- und Ausbildungspendler. Stuttgart: Metzler-Poeschel
- Statistisches Bundesamt (2005a). Leben und Arbeiten in Deutschland. Ergebnisse des Mikrozensus 2004. Presseexemplar. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt
- Statistisches Bundesamt (2005b). Ergebnisse des Mikrozensus 2004. Tabellenanhang zur Pressebroschüre. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt
- Steinkohl, Franz (1999). Mobilität – Begriff, Wesen, Funktion. In: Steinkohl, Franz / Knoepffler, Nikolaus / Bujnoch, Stephan (Hg.): Auto-Mobilität als gesellschaftliche Herausforderung. Eine Gesprächsreihe der BMW AG, des Instituts Technik-Theologie-Naturwissenschaften und des Instituts für Mobilitätsforschung. München: Herbert Utz Verlag, S. 15-22
- Steinkohl, Franz / Sauer, Andreas / Gruber, Andreas (1999). Die Attraktivität der Mobilität – Zahlen und Fakten. In: Steinkohl, Franz / Knoepffler, Nikolaus / Bujnoch, Stephan (Hg.): Auto-Mobilität als gesellschaftliche Herausforderung. Eine Gesprächsreihe der BMW AG, des Instituts Technik-Theologie-Naturwissenschaften und des Instituts für Mobilitätsforschung. München: Herbert Utz Verlag, S. 33-42
- Stichweh, Rudolf (2003). Raum und moderne Gesellschaft. Aspekte der sozialen Kontrolle des Raumes. In: Krämer-Badoni, Thomas / Kuhm, Klaus (Hg.): Die Gesellschaft und ihr Raum. Raum als Gegenstand der Soziologie, Reihe Stadt, Raum und Gesellschaft, Band 21. Opladen: Leske+Budrich, S. 93-102
- Straus, Erwin (1960). Die Formen des Räumlichen. Ihre Bedeutung für die Motorik und die Wahrnehmung. In: Straus, Erwin (Hg.): Psychologie der menschlichen Welt. Gesamelte Schriften. Berlin-Göttingen-Heidelberg: Springer-Verlag (orig. 1930), S. 141-178
- Streufert, Siegfried / Nogami, Glenda Y. (1979). Der Mensch im beengten Raum. Praxis der Sozialpsychologie, Band 10. Darmstadt: Dr. Dietrich Steinkopff Verlag
- Striker, James / Luippold, Rose S. / Nagy, Lorraine / Liese, Bernhard / Bigelow, Carol / Mundt, Kenneth A. (1999). Risk Factors for Psychological Stress among International Business Travellers. In: Occupational and Environmental Medicine, 56, Heft 4, S. 245-252
- Sturm, Gabriele (1999). Raum und Identität als Konfliktkategorien. In: Thabe, Sabine (Hg.): Räume der Identität – Identität der Räume, Dortmunder Beiträge zur Raumplanung, Band 98. Dortmund: Universität Dortmund, Institut für Raumplanung, Fakultät Raumplanung, S. 26 - 37
- Sturm, Gabriele (2000). Wege zum Raum. Methodologische Annäherungen an ein Basis-konzept raumbezogener Wissenschaften. Opladen: Leske+Budrich
- Stutzer, Alois / Frey, Bruno S. (2004). Stress that doesn't pay: The commuting paradox, IZA Discussion Paper No 1278. Bonn: IZA
- Sumpf, Joachim (1999). Ein Essay zur Geschichte der Mobilität. In: Steinkohl, Franz / Knoepffler, Nikolaus / Bujnoch, Stephan (Hg.): Auto-Mobilität als gesellschaftliche Herausforderung. Eine Gesprächsreihe der BMW AG, des Instituts Technik-Theologie-Naturwissenschaften und des Instituts für Mobilitätsforschung. München: Herbert Utz Verlag, S. 23-32
- Technologieberatungsstelle beim DGB NRW e.V. (TBS NRW) (2005). Mobile Arbeit. Das allmähliche Verschwinden der Trennung von Arbeit und Freizeit, Reihe Arbeit, Gesundheit, Umwelt, Technik, Heft 63. Oberhausen
- Thabe, Sabine (1997). Drogen und Stadtstruktur. Lebenswelten zwischen Rausch und Raum. Opladen: Leske+Budrich
- Thiele, Hans (1963). Fernpendler aus dem Bayerischen Wald. In: Institut für Raumforschung (Hg.): Informationen zur Raumentwicklung, 13, Band 8, S. 177-181
- Thomsen, Thyra Uth / Nielsen, Lise Drewes / Gudmundsson, Henrik (Hg.) (2005). Social Perspectives on Mobility. Aldershot-Burlington: Ashgate

- Trautwein-Kalms, Gudrun (1997). Informationsgesellschaft und Arbeitswelt: Nur Technik, Markt, Deregulierung? In: WSI-Mitteilungen, 50, Heft 3, S. 169-177
- Treutner, Erhard / Voß, G. Günter (2000). Arbeitsmuster – Ein theoretisches Konzept zum Zusammenhang von gesellschaftlicher Arbeitsteilung und der Verteilung von Arbeiten auf Ebene der Subjekte. In: Kudera, Werner / Voß, G. Günter (Hg.): Lebensführung und Gesellschaft. Beiträge zu Konzept und Empirie alltäglicher Lebensführung. Opladen: Leske+Budrich, S. 29 - 38
- Thurnher, Rainer (1993). Lebenswelt und gelebter Raum. Grundzüge des phänomenologischen Raumbegriffs und Möglichkeiten seiner Anwendung. In: Mayer, Jörg (Hg.): Die Aufgeräumte Welt – Raumbilder und Raumkonzepte im Zeitalter globaler Marktwirtschaft. Loccumer Protokolle, Band 74/92. Rehburg-Loccum: Evangelische Akademie Loccum, S. 243-262
- Tully, Claus J. (1999). Erziehung zur Mobilität. Jugendliche in der automobilen Gesellschaft. Frankfurt am Main: Campus Verlag
- Tully, Claus J. / Baier, Dirk (2006). Mobiler Alltag. Mobilität zwischen Option und Zwang – Vom Zusammenspiel biographischer Motive und sozialer Vorgaben. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften
- Tully, Claus J. / Wahler, Peter (1996). Leben und Aufwachsen in der Mobilitätsgesellschaft. In: Österreichische Zeitschrift für Soziologie, 26, Heft 1, S. 25-58
- Urry, John (2000). Sociology beyond Societies. London: Routledge
- Urry, John (2002). Mobility and Proximity. In: Sociology, 36, Heft 2, S. 255-274
- Urry, John (2003). Networks, travel and talk. In: British Journal of Sociology, 54, Heft 2, S. 155-175
- Urry, John (2007). Mobilities. Cambridge: Polity
- Ommeren, Jos von / Vlist, Arno van / Nijkamp, Peter (2006). Transport-related Fringe Benefits: Implications for moving and the journey to work. In: Journal of Regional Science, 46, Heft 3, S. 493-506
- Vogt, Marion / Hebenstreit, Gabriele / Winter, Ilse (2002). Räumliche Mobilität und Karriere. Mobilität von WissenschaftlerInnen in Österreich. Materialien zur Förderung von Frauen in der Wissenschaft, Band 15. Wien: Verlag Österreich
- Voos, A.C. de (1968). Die Pendelwanderung, Typologie und Analyse. In: Münchner Studien zur Sozial- und Wirtschaftsgeographie, Band 4, Zum Standort der Sozialgeographie. Kallmünz-Regensburg: Verlag Michael Lassleben, S. 99-107
- Voß, G. Günter (1991). Lebensführung als Arbeit. Über die Autonomie der Person im Alltag der Gesellschaft, Soziologische Gegenwartsfragen, Band 51. Stuttgart: Ferdinand Enke Verlag
- Voß, G. Günter (1994). Das Ende der Teilung von „Arbeit und Leben“? An der Schwelle zu einem neuen gesellschaftlichen Verhältnis von Betriebs- und Lebensführung. In: Beckenbach, Niels / van Treek, Werner (Hg.): Umbrüche gesellschaftlicher Arbeit. Soziale Welt, Sonderband 9, Göttingen, S. 269-294
- Voß, G. Günter (1995). Entwicklung und Eckpunkte des theoretischen Konzepts. In: Projektgruppe „Alltägliche Lebensführung“ (Hg.): Alltägliche Lebensführung. Arrangements zwischen Traditionalität und Modernisierung. Opladen: Leske+Budrich, S. 23-44
- Voß, G. Günter (1998). Die Entgrenzung von Arbeit und Arbeitskraft. Eine subjektorientierte Interpretation des Wandels der Arbeit. In: MittAB, 31, Heft 3, S. 473-487
- Voß, G. Günter (2000). Alltag. Annäherungen an eine diffuse Kategorie. In: Voß, G. Günter / Holly Werner / Boehnke, Klaus (Hg.): Neue Medien im Alltag. Begriffsbestimmungen eines interdisziplinären Forschungsfeldes. Opladen: Leske+Budrich, S. 31-78
- Voß, G. Günter (2001). Neue Verhältnisse? – Zur wachsenden Bedeutung der Lebensführung von Arbeitskräften für die Betriebe. In: Lutz, Burkhardt (Hg.): Entwicklungsperspektiven von Arbeit. Ergebnisse aus dem Sonderforschungsbereich 333 der Universität München, Deutsche Forschungsgemeinschaft. Berlin: Akademie Verlag, S. 29-43
- Voß, G. Günter / Pongratz, Hans (Hg.) (1997). Subjektorientierte Soziologie. Karl Martin Bolte zum siebzigsten Geburtstag. Opladen: Leske+Budrich

- Voß, G. Günter / Pongratz, Hans (1998). Der Arbeitskraftunternehmer – Eine neue Grundform der “Ware Arbeitskraft”? In: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, 50, Heft 1, S. 131-158
- Voß, G. Günter / Wehrich, Margit (Hg.) (2001). tagaus - tagein. Neue Beiträge zur Soziologie Alltäglicher Lebensführung, Arbeit und Leben im Umbruch, Schriftenreihe zur subjektorientierten Soziologie der Arbeit und der Arbeitsgesellschaft, Band 1. München-Mering: Rainer Hampp Verlag
- Wacker, Ali (1977). Überlegungen zum Begriff der Aneignung bei Leontjew. In: Psychologie und Gesellschaft, 1, Heft 1, S. 63-78
- Wadauer, Sigrid (2005). Die Tour der Gesellen. Mobilität und Biographie im Handwerk vom 18. bis zum 20. Jahrhundert. Studien zur Historischen Sozialwissenschaft, Band 30. Frankfurt-New York: Campus Verlag
- Watts, Laura (2005a). The art of train travel or how to tell a story of people, places and technical paraphernalia. Published by Department of Sociology, Lancaster University UK at http://www.lancs.ac.uk/wattslj/postgrad/downloads/watts_artoftravel_april2005.htm
- Watts, Laura (2005b). The art and craft of train travel. Published by Department of Sociology, Lancaster University UK at http://www.lancs.ac.uk/wattslj/postgrad/downloads/lwatts_artsandcraft_october2005.htm
- Watts, Laura (2006). Travel Time Use in the Information Age Key Findings: Travel Time (or Journey with Ada). Published by Department of Sociology, Lancaster University UK at http://www.lancs.ac.uk/wattslj/postgrad/downloads/lwatts_journeywithada.htm
- Weber, Max (1920). Gesammelte Aufsätze zur Religionssoziologie I. Tübingen: Verlag von J. C. B. Mohr (Paul Siebeck)
- Wehrich, Margit, Voß, G. Günter (Hg.) (2002). tag für tag. Alltag als Problem – Lebensführung als Lösung? Neue Beiträge zur Soziologie Alltäglicher Lebensführung. Arbeit und Leben im Umbruch, Schriftenreihe zur subjektorientierten Soziologie der Arbeit und der Arbeitsgesellschaft, Band 2. München-Mering: Rainer Hampp Verlag
- Weigelt, Horst (1985). Epochen der deutschen Eisenbahngeschichte. In: Weigelt, Horst (Hg.): Epochen der deutschen Eisenbahngeschichte. Eine faktenreiche, übersichtliche Darstellung mit 190 Abbildungen. Darmstadt: Hestra-Verlag, S. 24-42
- Weiß, Ralph (2002). Vom gewandelten Sinn für das Private. In: Weiß, Ralph / Groebel, Jo (Hg.): Privatheit im öffentlichen Raum. Medienhandeln zwischen Individualisierung und Entgrenzung. Schriftenreihe Medienforschung der Landesanstalt für Rundfunk Nordrhein-Westfalen, Band 43. Opladen: Leske+Budrich
- Welsch, Johann (1997). Nomadenökonomie oder Wirtschaftsbürgertum – Die Zukunft der Arbeit in der Wissensgesellschaft. In: Gutmann, Joachim (Hg.): Flexibilisierung der Arbeit. Chancen und Modelle für eine Mobilisierung der Arbeitsgesellschaft. Stuttgart: Schäfer-Poeschel Verlag, S. 37-52
- Westin, Alan F. (1970). Privacy and Freedom. 6. Auflage. New York: Athneum
- Whyte, William Foote (1996). Die Street Corner Society. Die Sozialstruktur eines Italienerviertels. Materiale Soziologie TB 6, 3. Auflage. Berlin-New York: de Gruyter
- Wiarda, Jan-Martin (2005). Wir Pendler. Wie der ICE zwischen Berlin und Hamburg unser Leben verändert. In: Die Zeit vom 29.01.2005, abgerufen am 05.04.2007, http://zeus.zeit.de/text/2006/01/Pendler_49
- Willemsen, Roger (2004). Deutschlandreise. 6. Auflage. Frankfurt am Main: Fischer Taschenbuch Verlag
- Winter, Rainer (2001). Die Kunst des Eigensinns. Cultural Studies als Kritik der Macht. Göttingen: Velbrück Wissenschaft
- Wissenschaftlicher Rat der Dudenredaktion (Hg.) (1999). Duden. Das große Wörterbuch der deutschen Sprache in zehn Bänden, Band 3: Einl – Geld, 3. Auflage. Mannheim-Leipzig-Wien-Zürich: Dudenverlag
- Witzel, Andreas (1982). Verfahren der qualitativen Sozialforschung. Überblick und Alternativen. Campus Forschung, Band 322. Frankfurt-New York: Campus Verlag

- Witzel, Andreas (1985). Das problemzentrierte Interview. In: Jüttemann, Gerd (Hg.): Qualitative Forschung in der Psychologie. Grundfragen, Verfahrensweisen, Anwendungsfelder. München-Weinheim: Beltz Psychologie Verlags Union, S. 227-255
- Wolf, Winfried (1986). Eisenbahn und Autowahn. Personen- und Gütertransport auf Schiene und Straße, Geschichte, Bilanz, Perspektiven. Hamburg-Zürich: Rasch und Röhrling
- Wolff, Stephan (2000). Dokumenten- und Aktenanalyse. In: Flick, Uwe / von Kardoff, Ernst / Steinke, Ines (Hg.): Qualitative Forschung. Ein Handbuch, rowohlt's enzyklopädie. Reinbek: Rowohlt, S. 502-513
- Wollny, Burkhard / Knipping, Andreas (1997). Deutsche Bundesbahn. Ein Rückblick auf die Jahre 1949 – 1968. Stuttgart: transpress Verlag
- Zängler, Thomas W. (2000). Mikroanalyse des Mobilitätsverhaltens im Alltag und Freizeit. Herausgegeben von ifmo – Institut für Mobilitätsforschung, eine Forschungseinrichtung der BMW Group. Berlin: Springer Verlag
- Zanker, Claus (2005). Mobile Telerarbeit im Außendienst von Dienstleistungsunternehmen. Vortrag im Rahmen der Tagung „e-mobility – Mobile Arbeitswelten“ am 2. Februar 2005, abgerufen am 04.04.2007, http://www.input-consulting.com/download/Mobile_Arbeit_BMWA-Berlin_02022005.pdf
- Zeitler, Walther (2000). Eisenbahngeschichte und Eisenbahngeschichten. Straubing: Verlag Attenkofer
- Zekri, Sonja (2005). Tausend Tage unterwegs. Aufzeichnungen einer Wochenend-Pendlerin. In: Süddeutsche Zeitung Wochenende vom 06./07.08.2005, Nr. 180, S. I
- Zeller, Christian (1992). Mobilität für alle! Umrisse einer Verkehrswende zu einem autofreien Basel, Stadtforschung aktuell, Band 35. Basel-Boston-Berlin: Birkhäuser Verlag
- Zepp, Valeska (2007). Interview: Muss der Mensch mobil sein? In: fairkehr online, abgerufen am 05.04.2007, http://www.fairkehr.de/fair_0605/titel/interview.htm
- Zerubavel, Eviatar (1981). Hidden Rhythms. Schedules and Calendars in Social Life. Chicago-London: University of Chicago Press
- Ziegler, Dieter (1996). Eisenbahnen und Staat im Zeitalter der Industrialisierung. Die Eisenbahnpolitik der Deutschen Staaten im Vergleich, Vierteljahresschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Beihefte, Nr. 127, Stuttgart: Franz Steiner Verlag
- Zimmermann, Gunter E. (1998). Räumliche Mobilität. In: Schäfers, Bernhard / Zapf, Wolfgang (Hg.): Handwörterbuch zur Gesellschaft Deutschlands. Opladen: Leske+Budrich, S. 529-538



Arbeit und Leben im Umbruch

Schriftenreihe zur subjektorientierten Soziologie der Arbeit und der Arbeitsgesellschaft

Herausgegeben von G. Günter Voß

G. Günter Voß, Margit Wehrich (Hg.)

tagaus – tagein

Neue Beiträge zur Soziologie Alltäglicher Lebensführung

Band 1, 2001, ISBN 3-87988-538-9, 268 S., als e-book verfügbar

Margit Wehrich, G. Günter Voß (Hg.)

tag für tag

Alltag als Problem – Lebensführung als Lösung?

Neue Beiträge zur Soziologie Alltäglicher Lebensführung 2

Band 2, 2002, ISBN 3-87988-678-4, 276 S., € 24.80

Hans J. Pongratz

Subordination

Inszenierungsformen von Personalführung in Deutschland seit 1933

Band 3, 2002, ISBN 3-87988-702-0, 174 S., € 19.80

Michael Heinlein

Pflege in Aktion

Zur Materialität alltäglicher Pflegepraxis

Band 4, 2003, ISBN-3-87988-796-9, 166 S., € 19,80

Karin Gottschall, G. Günter Voß (Hg.)

Entgrenzung von Arbeit und Leben

Zum Wandel der Beziehung von Erwerbstätigkeit und Privatsphäre im Alltag

Band 5, 2005 (2. Aufl.), ISBN 3-87988-896-5, 368 S., € 29.80

Wolfgang Dunkel, Kerstin Rieder, G. Günter Voß (Hg.)

Dienstleistung als Interaktion

Beiträge aus einem Forschungsprojekt.

Altenpflege – Deutsche Bahn – Call Center

Band 6, 2004, ISBN 3-87988-831-0, 296 S., € 27.80

Sylvia Dietmaier-Jebara

Gesellschaftsbild und Lebensführung

Gesellschaftspolitische Ordnungsvorstellungen

im ostdeutschen Transformationsprozess

Band 7, 2005, ISBN 3-87988-897-3, 360 S., € 29.80

Michaela Schier

Münchner Modefrauen

Eine arbeitsgeographische Studie über biographische
Erwerbsentscheidungen in der Bekleidungsbranche

Band 8, 2005, ISBN 3-87988-940-6, 331 S., € 29.80

Alma-Mira Demszky von der Hagen

Alltägliche Gesellschaft

Netzwerke alltäglicher Lebensführung in einer großstädtischen Wohnsiedlung

Band 9, 2006, ISBN 3-87988-996-1, 344 S., € 29.80

Nicole Dietrich

Berufsförderung als Chance?

Der Umgang junger Frauen mit Maßnahmen der Berufsförderung

Band 10, 2007, ISBN 978-3-86618-104-5, 176 S., € 19.80

Ingo Matuschek, Katrin Arnold, G. Günter Voß

Subjektivierte Taylorisierung

Organisation und Praxis medienvermittelter Dienstleistungsarbeit

Band 11, 2007, ISBN 978-3-86618-105-2, 355 S., € 29.80

Norbert Huchler, G. Günter Voß, Margit Weihrich

Soziale Mechanismen im Betrieb

Theoretische und empirische Analysen zur Entgrenzung und
Subjektivierung von Arbeit

Band 12, 2007, ISBN 978-3-86618-134-2, 288 S., € 27.80

Alexandra Manske

Prekarisierung auf hohem Niveau

Eine Feldstudie über Alleinunternehmer in der IT-Branche

Band 13, 2007, ISBN 978-3-86618-172-4, 258 S., € 27.80

Julia Egbringhoff

ständig selbst

Eine Untersuchung der alltäglichen Lebensführung von
Ein-Personen-Selbständigen

Band 14, 2007, ISBN 978-3-86618-187-8, 407 S., € 32.80

Brigitte Hausinger

Supervision: Organisation – Arbeit – Ökonomisierung

Zur Gleichzeitigkeit des Ungleichzeitigen in der Arbeitswelt

Band 15, 2008, ISBN 978-3-86618-267-7, 206 S., € 19.80

Judith Krohn

Wir verkaufen Mode

Subjektivierung von Arbeit im Filialverkauf eines Textilkonzerns

Band 16, 2008, ISBN 978-3-86618-295-0, 179 S., € 19.80